Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 29 (622) год издания 8-й | Среда, 12 апреля 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Предмайское социалистическое соревнование моряков (1 стр.).

По Советской стране (1 стр.).

ШИРЕ ДОРОГУ ПЕРЕДОВЫМ МЕТОДАМ ТРУДА. **Крановщики Владивостока включились в социалистическое соревнование механизаторов морских портов** (2 стр.).

В. Яковлев — Поэт-патриот (2 стр.).

ДОСРОЧНО ВЫПОЛНИТЬ ПЛАН ВТОРОГО КВАРТАЛА. **П. Савченко** — За две с половиной годовые нормы. **Г. Бондаренко** — Улучшить планирование перевозок. **А. Петухов** — Графики поступают с опозданием (3 стр.).

П. Колоницкий — Критика и самокритика — движущая сила советского общества (3 стр.).

Н. Кишиневский — Токарь высокого класса (4 стр.).

Ремонт судов силами экипажей

Ремонт судов силами экипажей имеет большое государственное значение. Он является важным резервом в борьбе за улучшение технического состояния флота и ускорение морских перевозок. Ремонт судов силами команд впервые зародился на Балтике в период Отечественной войны по инициативе старшего механика танкера «Берия» Сергея Охонько.

Сейчас на морском флоте вряд ли найдется такой экипаж, который не производил бы своими силами ремонт судовых двигателей и вспомогательных механизмов, не заботился бы об удлинении срока их службы. Этот ремонт с каждым годом получает все большее распространение на морском флоте. Ремонтировать суда своими силами становится традицией передовых коллективов, стремящихся использовать все возможности для досрочного выполнения плана перевозок. Вот почему у тов. Охонько появилось немало последователей в других бассейнах. Его методы успешно применяют многие экипажи судов Дальневосточного, Каспийского нефтеналивного и Рейдового пароходств, в Северном и Черноморском бассейнах, на Дунае и на Сахалине.

Проводимый силами экипажей ремонт механизмов дает возможность сберечь для нужд народного хозяйства десятки миллионов рублей. Достаточно сказать, что только моряки Дальневосточного пароходства в прошлом году сэкономили на ремонте судов свыше 13 миллионов рублей. Немало государственных средств сберегли и моряки других бассейнов.

На флоте насчитывается немало судов, экипажи которых уже в течение нескольких лет проводят ремонт машин своими силами. В этом несомненная заслуга старших механиков судов. Они умело направляют усилия машинных команд на строгое выполнение «Устава службы на судах морского флота Союза ССР», правил технической эксплоатации и добиваются содержания механизмов в отличном состоянии.

«Устав службы на судах морского флота Союза ССР» требует от каждого моряка беречь свое судно, хорошо знать и строго соблюдать правила технической эксплоатации, постоянно совершенствовать свои знания. Эти требования должны неуклонно проводиться в жизнь каждым экипажем, который обязан заботливо относиться к вверенной ему технике, использовать ее с максимальной пользой для дела.

Машинное отделение — сердце корабля. От того, насколько четко и слаженно оно работает, зависят успешное выполнение рейсового задания, быстрота перевозок морских грузов. Это налагает особую ответственность на всю машинную команду и в первую очередь на старшего механика, полностью отвечающего за состояние судовых двигателей, за их безотказную работу во время рейсов.

На морском флоте есть десятки старших механиков, с честью выполняющих свои обязанности, проявляющих неустанную заботу о поддержании судовых двигателей в исправном состоянии. Обладая большим опытом, они творчески относятся к делу, применяя передовые методы эксплоатации судовой техники, стараются выжать из нее все, что можно.

Особо велика роль старших механиков в период организации и проведения ремонта машин. Они обязаны заранее обдумать весь комплекс предстоящих работ, от составления ремонтных ведомостей до расстановки людей, своевременно позаботиться о недостающих деталях и слесарно-монтажном инструменте, о подготовке токарных или слесарных станков и прочего оборудования. Только в этом случае можно рассчитывать на успех дела. Именно так и поступают старшие механики теплоходов «Украина» и «Мичурин» тт. Беспалов и Клименецкий, являющиеся инициаторами агрегатно-блочного ремонта двигателей.

Богатый опыт в этом деле накопила машинная команда теплохода «Урицкий», руководимая старшим механиком тов. Пятаевым. Это один из передовых транспортных буксировщиков рейдового нефтеналивного пароходства. В минувшую навигацию экипаж теплохода досрочно завершил план перевозок, добился большой экономии топлива и смазочных материалов. Механизмы находятся всегда в отличном состоянии. В прошлом году этому судну был присвоен класс Морского Регистра.

Таких результатов моряки достигли благодаря образцовому обслуживанию механизмов, путем неустанной заботы о продлении срока их службы, ликвидации обезлички и четкой организации труда экипажа. Вахта второго механика тов. Асадулина, например, отвечает за состояние главных двигателей, вахта третьего механика тов. Гайворонского — за вспомогательные механизмы, вахта четвертого механика тов. Яренкова — за трубопроводы и питательную систему.

На теплоходе разработан твердый график профилактических осмотров механизмов, в котором точно определено, какая деталь и когда подлежит осмотру, а также какие дефекты нужно устранить. В результате этого судну не потребовался заводской ремонт. Несмотря на то, что в прошлом году оно работало в трудных навигационных условиях, механизмы теплохода находятся в отличном состоянии.

Экипажи передовых судов, стремясь удлинить срок службы механизмов, изыскивают внутренние резервы для ускорения ремонта двигателей. Так на пароходе «Михаил Кутузов» машинная команда под руководством старшего механика тов. Нарожного своими силами оборудовала небольшую мастерскую, где имеются токарный станок, автогенный и электросварочный аппараты и весь необходимый инструмент. Такие же мастерские созданы и на других судах Дальнего Востока. Кроме того, в помощь экипажам в пароходстве оборудована плавучая ремонтная мастерская, а также создано несколько бригад из механиков резерва, которые уходят на судах в рейс и во время плавания оказывают морякам необходимую практическую помощь. Все это позволяет не выводить суда из эксплоатации, обеспечить их бесперебойную работу. Поддержать этот почин дальневосточников, широко распространить их опыт в других бассейнах страны — неотложная задача всех руководителей механико-судовых служб пароходств. Работники механико-судовых служб призваны повседневно следить за ремонтом механизмов, проводимым экипажами, добиваясь высокого качества работ.

Важным условием успешного проведения ремонта судов силами экипажей является своевременное обеспечение их сменно-запасными частями. Без этого немыслимы четкая организация ремонтных работ на судах, поддержание двигателей в исправном состоянии. А между тем, этому вопросу не уделяется серьезного внимания. Так, например, из-за недостатка запасных деталей моряки парохода «Нарва» не смогли своевременно провести некоторые неотложные работы. Имеющийся на судне токарный станок простаивает только из-за отсутствия резцов.

Такие факты не единичны. Пренебрежительное отношение к требованиям экипажей судов не может быть терпимо. Руководители Главмашпрома и Главмортехснаба, целиком отвечающие за изготовление и снабжение судов сменно-запасными частями, материалами и инструментом, не прилагают должных усилий, чтобы помочь морякам улучшить техническое состояние флота. Они обязаны снабдить каждое судно достаточным количеством запасных частей, инструмента, обеспечить моряков всем необходимым для успешного проведения ремонта судовых механизмов.

Большое значение в ремонте судов силами экипажей имеет изучение моряками специальностей токарей, слесарей, электросварщиков и котельщиков. Эти кадры дают возможность в судовых условиях при наличии необходимого оборудования производить неотложные работы, не прибегая к помощи завода. Особого внимания и распространения заслуживает инициатива моряков Каспийского нефтеналивного флота, создавших на судах стахановские школы по изучению профессий судоремонтников. Такие школы могут и должны быть созданы во всех бассейнах.

Ремонт судов силами экипажей принимает все больший размах. В нынешнем году он должен увеличиться по сравнению с прошлым годом почти вдвое. Задача руководителей эксплоатационных главков и пароходств и прежде всего механико-судовых служб—со всей серьезностью отнестись к этому важнейшему делу, энергично взяться за распространение опыта передовых экипажей, сделать его достоянием всех советских моряков.

Важную роль в этом деле призваны сыграть партийные, профсоюзные, комсомольские организации и политорганы флота. Их долг — всемерно поддерживать все новое и передовое на флоте, всячески популяризировать ценные начинания моряков, направленные на улучшение работы морского транспорта.

На морском флоте широко развертывается социалистическое соревнование за достойную встречу всенародного праздника трудящихся — Первого мая. Советские моряки принимают на себя новые, повышенные социалистические обязательства. Они дают слово еще лучше ухаживать за техникой, добиться удлинения срока службы механизмов.

Своевременный и высококачественный ремонт судов своими силами поможет морякам успешно выполнить свои социалистические обязательства, досрочно завершить государственный план перевозок.

Совещание хозяйственного актива Черноморского, Азовского и Дунайского бассейнов

ОДЕССА. **(По телефону).** Вчера в Одессе открылось совещание хозяйственного актива работников морского флота Черноморского, Азовского и Дунайского бассейнов. В нем принимают участие руководители пароходств, портов, судоремонтных предприятий, капитаны и механики судов, работники политотделов, секретари партийных организаций, стахановцы флота.

С докладом об итогах выполнения плана морским флотом за 1949 год и мерах по обеспечению выполнения плана в 1950 году выступил заместитель министра морского флота тов. В. Г. Бакаев.

После доклада развернулись прения.

В прениях выступили капитаны тт. Маи, Харин, первый помощник капитана тов. Бондаренко, начальник Черноморского пароходства тов. Данченко, стахановец судоремонтного завода имени Дзержинского строгальщик тов. Руденко и другие.

Выступавшие останавливаются на коренных недостатках работы пароходств, портов и предприятий бассейнов, вскрывают причины неудовлетворительной организации работы флота, больших простоев.

Совещание хозяйственного актива продлится несколько дней.

Предмайское социалистическое соревнование моряков

Навстречу празднику

ТАЛЛИН. (По телефону). На Балтике в разгаре весна. С каждым днем Эстонское побережье Финского залива все больше и больше очищается ото льда. Грузятся и уходят в свои первые рейсы все новые суда.

Среди эстонских моряков в эти дни — большой производственный под'ем. Добившись хороших трудовых успехов в дни подготовки к выборам в Верховный Совет СССР, балтийцы не ослабляют темпов работ и сейчас.

Много творческой изобретательности и настойчивости для того, чтобы работать успешнее и перевозить больше грузов, проявляет зачинатель предмайского соревнования среди эстонских моряков экипаж парохода «Волочаевск». Ко дню 1 Мая моряки этого судна решили перевезти столько грузов, сколько им запланировано на первое полугодие. Все предмайские рейсы об'явлены стахановскими, в каждый переход берется по 200 тонн сверхпланового груза.

Но особенно широко в эти дни на пароходе развернулось соревнование за достижение высокой культуры в труде, за четкое и аккуратное исполнение каждым моряком своих служебных обязанностей. Волочаевцы решили добиться того, чтобы к 1 Мая все вахты на пароходе заслужили звание отличных судовых вахт.

Умело несет службу кочегар коммунист тов. Осипов, он хорошо знает свое дело. Во время вахты тов. Осипова пар в котлах всегда держится на марке и в бункере остается большое количество сэкономленного топлива. Своему мастерству тов. Осипов обучает молодых кочегаров судна.

Немалых успехов в работе добиваются молодые моряки-комсомольцы машинист тов. Бондарь и матрос тов. Скруз. Машинист Бондарь бережно относится к механизмам и содержит их всегда в образцовом порядке. Матрос тов. Скруз пользуется славой искусного рулевого. Вахту он несет четко, в шторм и непогоду ведет судно безупречно, точно по заданному курсу. Оба молодых моряка служат всему экипажу примером дисциплинированности и четкости в выполнении своих служебных обязанностей.

Сейчас пароход «Волочаевск» совершает дальний рейс. Рейс об'явлен стахановским. Во время перехода экипаж решил покрасить свое судно, навести на нем образцовый порядок и встретить праздник перевыполнением производственного задания.

Со столь же большими успехами в труде и учебе идут к празднику и экипажи других судов. Чтобы успешно завершить свои социалистические обязательства и выполнить годовой план к 5 декабря — ко Дню Сталинской Конституции, эстонские моряки организовали несколько скоростных регулярных линий, на которых будет перевезено более чем 90 проц. грузов.

Широко развернулось соревнование за увеличение скорости судов. В целом по пароходству в этом году среднесуточная скорость возрастет почти на пять миль.

Поддерживая начинание экипажа Дунайского парохода «Минск», моряки Эстонии берут обязательство один-два дня в месяц работать на сэкономленном топливе и материалах и перевезти за счет этого десятки тысяч тонн груза.

Стахановские рейсы судов Азовья

ЖДАНОВ. **(Наш корр.).** Уже третью неделю суда, совершающие рейсы на регулярной рудной линии, держат курс в Ждановский порт. Металлургические заводы Юга получили первые десятки тысяч тонн руды. Моряки и портовики вступили в социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана, чтобы ознаменовать 1 Мая новыми производственными успехами. С каждым днем на судах и в портах Азовья множатся ряды передовиков предмайского социалистического соревнования.

Моряки Азовского пароходства перевыполнили план перевозок первого квартала по тоннам и тонно-милям. Досрочно завершили задание экипажи судов «Чернигов», «Мангеста», «Краснодон», «Аркадий Гайдар», «Горняк», «Дон», «Массандра». Социалистическое соревнование охватило все команды судов Азовья. Во втором квартале об'ем перевозок увеличивается почти в три раза. Поэтому моряки работают оперативно, умело используют каждую минуту эксплоатационного времени и малейшую возможность для повышения темпов перевозок.

Теплоход «Аркадий Гайдар» — одно из передовых судов Азовского пароходства. Его экипаж досрочно завершил мартовский план. Кроме того, моряки совершили в прошлом месяце еще один дополнительный рейс. Задание первого квартала было перевыполнено.

Моряки теплохода вступили в социалистическое соревнование с коллективами Потийского и Ждановского портов. Это производственное содружество принесло свои положительные результаты. Восьмого апреля на рассвете теплоход «Аркадий Гайдар» с грузом руды вышел из Потийского порта. Капитан тов. Ермоленко проложил курс на Керченский пролив, на порт Жданов. Машинная команда добилась увеличения скорости судна на 0,3 мили в час, обеспечила бесперебойную работу двигателей. 10 апреля в 3 часа 40 минут судно ошвартовалось у причала Ждановского порта. Крановщики-беспаловцы разгрузили теплоход за 4 часа 20 минут. Сразу же после этого началась погрузка угля. В 14 часов 30 минут над портом пронесся гудок — теплоход «Аркадий Гайдар» с грузом ушел в новый рейс, на Новороссийск.

По плану теплоход «Аркадий Гайдар» за 15 дней апреля должен был сделать 3 рейса. Однако, работая по-стахановски, моряки сэкономили немало эксплоатационного времени и уже совершили четыре рейса.

Во второй половине апреля судно должно стать на моточистку. Экипаж решил добиться сокращения времени стоянки у стенки завода. Досрочный выход даст морякам теплохода «Аркадий Гайдар» еще один серьезный резерв для перевыполнения плана перевозок. Машинная команда обязалась закончить моточистку на трое суток раньше срока.

В борьбе за план перевозок по-стахановски трудились моряки теплохода «Аркадий Гайдар» — третий механик тов. Данилов, боцман тов. Божко, матросы тт. Кручинин, Чудаков, мотористы тт. Плахов, Тихонов, радиооператор тов. Гасяпок.

Навигация на Азовье—в разгаре. Первые суда посетили Таганрогский, Осипенковский и Ейский порты. Сотни тонн чугуна доставлены в Таганрог на баржах «Хоста» и «Первая». Паровая шхуна «Адлер» доставила уголь и лес в Осипенковский порт. Теплоходы «Симеиз» и «Дон» побывали в Ейске.

Б. ГРОМОВ.

Крановщик Новороссийского порта **А. Апарин** — один из инициаторов социалистического соревнования крановщиков морского флота за выполнение двух годовых норм.

Фото П. Захаревского.

У моряков Рейдтанкера

АСТРАХАНЬ. **(По радио).** На Каспии дует штормовой ветер. Высокие водяные валы препятствуют нормальному следованию каравана танкеров и нефтеналивных барж, идущих с грузом горючего. Однако богатый опыт моряков, стоящих на вахте, и их мужество помогают успешно преодолевать все затруднения.

В один из таких часов в кают-компании теплохода «ВЛКСМ» оживленно проходило общесудовое собрание. Капитан теплохода тов. Орлов рассказал морякам о почине парохода «Минск», начавшем перевозить дополнительные грузы на сэкономленном топливе и смазочных материалах.

— У нас также есть немалый опыт экономии топлива, — говорит тов. Орлов.—В прошлом году команда теплохода заняла по экономии топлива одно из первых мест в пароходстве Рейдтанкер. Мы сберегли 78 тонн топлива и значительное количество смазочных материалов. Я предлагаю поддержать инициативу экипажа «Минска» и взять обязательство плавать ежемесячно два дня на сбереженном топливе.

Предложение капитана поддержали все члены экипажа. Механик тов. Антипов сказал, что после произведенного в зимний период ремонта судовых механизмов можно добиться еще большей экономии топлива и смазочных материалов. Тщательно обсудив все свои возможности, коллектив судна решил в подарок первомайскому празднику досрочно выполнить апрельский план, ежемесячно экономить не менее 9 тонн топлива и до 500 килограммов смазочных материалов и за счет этого совершать каждый месяц один сверхплановый рейс Астрахань — Астраханский морской рейд — Астрахань.

К. ШИРОКОВ.
(Наш корр.).

На пароходе „Кишинев"

Инициатива экипажа дунайского парохода «Минск» находит горячую поддержку на судах Дальневосточного пароходства. Обсуждая на собраниях этот патриотический почин моряков, судовые коллективы бассейна, вступив в предмайское соревнование, берут на себя новые, повышенные социалистические обязательства.

Недавно моряки парохода «Кишинев» решили в текущем году сделать один рейс на сэкономленном топливе и перевезти дополнительно тысячу тонн груза и 800 пассажиров. Кроме того, экипаж обязался на четыре рейса не брать со складов машинное масло. За счет сбереженных за год материалов моряки «Кишинева» произведут покраску корпуса судна.

У экипажа парохода «Кишинев» накоплен большой опыт борьбы за экономию топлива, материалов и средств. Соревнуясь за звание лучшего судна бассейна, моряки «Кишинева» достигли хороших результатов. На их счету уже значатся сотни килограммов сэкономленного топлива и смазочных материалов.

По примеру стахановского коллектива «Кишинева» подобные обязательства приняты на многих других судах Дальневосточного пароходства.

За экономию топлива

ИЗМАИЛ. (По радио). Патриотический почин экипажа парохода «Минск», выступившего с призывом плавать два дня в месяц на сэкономленном топливе, находит все большую поддержку у моряков Дуная.

Экипажи судов Дунайского пароходства принимают новые социалистические обязательства, направленные на дальнейшее снижение себестоимости перевозок, на достижение более рентабельной работы флота. В соревнование за экономию топлива, смазочных и других материалов вступили экипажи многих судов бассейна. Коллектив моряков передового на Дунае теплохода «Ленинград» единодушно принял обязательство: два дня в месяц перевозить сверхплановые грузы на сэкономленных горючем и смазочных материалах. Экипаж теплохода «Ленинград» решил также ознаменовать приближающийся первомайский праздник завершением апрельского задания к 25-му числу.

Еще более повышенное обязательство взял на себя комсомольско-молодежный экипаж теплохода «Севастополь». Молодые моряки этого судна дали слово работать ежемесячно на сэкономленном топливе три дня.

Стахановский коллектив теплохода «Иркутск» принял обязательство в течение навигации сэкономить такое количество топлива, которое позволит судну пройти дополнительно 1.800 километров.

С каждым днем ширится соревнование моряков Дуная за экономию топлива и смазочных материалов. Оно уже приносит новые трудовые успехи коллективу пароходства.

ПЛАН ВЫПОЛНЕН ДОСРОЧНО

БОРТ ПАРОХОДА «АЛЕКСАНДР СУВОРОВ». **(По радио).** Экипаж нашего парохода активно участвует в предмайском социалистическом соревновании. Моряки судна досрочно выполнили квартальный план перевозки грузов — по тоннам на 127 проц. и по тонно-милям на 226 проц.

До 1 Мая мы решили сделать один сверхплановый рейс и добиться новых трудовых успехов.

С. НИКИФОРОВ,
капитан парохода «Александр Суворов».

По Советской стране

Памяти В. И. Ленина

УЛЬЯНОВСК. (ТАСС). Город, в котором родился великий Ленин, широко отмечает 80-летие со дня его рождения. Научные сотрудники Дома-музея В. И. Ленина и филиала Центрального музея В. И. Ленина подготовили цикл лекций о жизни и революционной деятельности великого вождя.

Деятельная подготовка к знаменательной дате идет в первой мужской средней школе имени В. И. Ленина.

Дворец книги, Дом учителя, партийные кабинеты и библиотеки города готовят выставки произведений великого вождя.

Начались весенние посадки леса

РИГА. (ТАСС). В западных районах Латвии, на побережье Балтийского моря и Рижского залива начались весенние посадки леса и закладка питомников.

В республику завезены семена горной сосны. Выращенные из этих семян саженцы пойдут на облесение дюн в приморских районах.

Министерство лесного хозяйства Латвийской ССР организует в текущем году первую в республике лесомелиоративную станцию.

Лов дельфинов

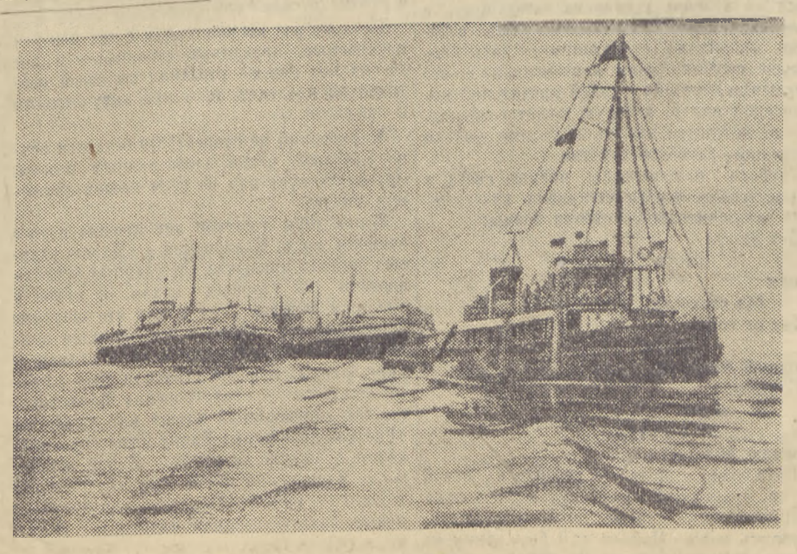
Рыбаки Кавказского побережья Черного моря берут богатые уловы хамсы и дельфина в районе Батуми, Поти и Сухуми. Сюда на промысел вышли из Новороссийска рыболовецкие суда. Новороссийская моторно-рыболовная станция и обслуживаемые ею колхозы уже завершили полугодовой план лова.

Знаменательная дата

Трудящиеся Сталинграда торжественно отметили 25-летие со дня переименования города Царицына в Сталинград.

Сталинград — город славных боевых традиций. В мае 1919 года он был награжден боевым революционным знаменем ВЦИК. В апреле 1924 года город был награжден орденом Красного Знамени. За героизм, проявленный в годы Великой Отечественной войны, и активное участие в социалистическом строительстве в октябре 1948 года орденом Красного Знамени была награждена комсомольская организация города.

С 1943 по 1949 год на восстановление города затрачено 2 миллиарда 800 миллионов рублей. Из года в год увеличивается жилой фонд города. Только в нынешнем году намечено построить 120 тысяч квадратных метров новой жилой площади. Предприятия города в настоящее время превысили довоенный уровень по об'ему выпускаемой продукции.



Теплоход «Тов. Урицкий» ведет на Астраханский морской рейд нефтеналивные баржи «Пута» и «Макат».

Фото К. Юлпатова и В. Никитина.

В городе-герое

ОДЕССА. (ТАСС). Десятого апреля исполнилось шесть лет со дня освобождения Одессы от немецко-фашистских захватчиков.

За послевоенные годы благодаря неоценимой помощи народов СССР и в первую очередь великого русского народа полностью восстановлены, а во многих случаях заново построены и значительно реконструированы разрушенные врагом фабрики и заводы, первоклассный на Черном море Одесский порт, вся сеть вузов, техникумов, школ, институтов.

Вновь, как и в довоенные годы, на железнодорожных платформах и пароходах ежедневно отправляются во все концы страны станки, сельскохозяйственные машины, джутовые изделия, консервы, сукна, медицинское оборудование, минеральные удобрения, обувь и одежда с маркой города-героя.

В 17 вузах и 38 техникумах учится более 30 тысяч студентов. Большие научные работы ведутся в научно-исследовательских институтах города и в частности в широко известных Всесоюзном институте селекции и генетики имени академика Т. Д. Лысенко и Украинском экспериментальном институте глазных болезней имени академика В. П. Филатова.

Несколько сот миллионов рублей затратило советское государство в послевоенные годы на восстановление и строительство жилищного фонда и коммунальных предприятий Одессы. За это время трудящиеся получили до 600 тысяч квадратных метров жилой площади в новых благоустроенных домах и квартирах.

ШИРЕ ДОРОГУ ПЕРЕДОВЫМ МЕТОДАМ ТРУДА

Крановщики Владивостока включились в социалистическое соревнование механизаторов морских портов

Механизаторы Владивостокского порта горячо поддержали призыв передовых крановщиков морских портов страны — развернуть социалистическое соревнование за дальнейшее внедрение передовых методов труда, за достижение новых производственных успехов.

Обсуждая социалистические обязательства, принятые на 1950 год инициаторами соревнования, механизаторы порта по-деловому, с чувством живейшего интереса изучили каждый пункт обращения, наметили пути улучшения эксплоатации механизмов.

На-днях состоялось собрание крановщиков и механизаторов порта. Участники собрания не оставили без внимания ни один из тех вопросов, от решения которых во многом зависит успешная работа порта, выполнение годового плана переработки груза.

Ниже мы печатаем выступления участников этого собрания.

Улучшить использование механизмов

Н. ЧУЙКО,
начальник отдела механизации порта

Владивостокский порт по праву считается одним из наиболее механизированных портов нашей страны. Его причалы оснащены мощными кранами, порт в достаточном количестве снабжен внутрискладским транспортом. У нас есть все возможности механизировать труд портовиков, обрабатывать каждое судно только по скоростному графику.

Уже в прошлом году по механизации грузовых работ наш порт достиг уровня, запланированного на 1950 год. Однако можно добиться еще лучших результатов. Велики еще простои кранов из-за плохой организации работ, из-за поломок механизмов. Нередко бывает и так, что досрочная обработка судов срывается по вине механизаторов. В прошлом году вследствие неподготовленности механизмов флот потерял много времени, бригады грузчиков часто простаивали. Это повторяется и сейчас. Так, пароход «Родина» простоял два часа в ожидании начала работы конвейера, который своевременно не был подготовлен к эксплоатации.

Особенно неудовлетворительно эксплоатируется внутрискладской транспорт. Недавно полученные автопогрузчики, автоштабелеры, автотягачи почти не используются. Об'ясняется это прежде всего тем, что для них слишком узок фронт работы. Руководителям порта следует продумать вопрос о приведении в порядок подъездных путей, причалов, полов в складах.

Работая по методу Никиты Беспалого, мы сможем значительно повысить использование механизмов, поднять их производительность. К сожалению, до сих пор заметных сдвигов в распространении этого передового метода погрузки и разгрузки судов у нас еще не видно. Лишь отдельные крановщики успешно освоили технику скоростного цикла. Отдел механизации порта, а также отделы механизации районов очень слабо популяризируют новый метод, не внедряют его в жизнь.

О работе диспетчерской службы

А. БУКАТНИКОВ,
механик плавучего крана

Социалистическое соревнование дает плодотворные результаты только в том случае, если коллектив или отдельный рабочий будут знать свое месячное, квартальное и годовое задание, если за его выполнением будет установлен строгий ежедневный контроль. Работать без плана — это значит блуждать в потемках. Вот так и пришлось весь 1949 год трудиться коллективу плавучего крана. Не имели мы четкого задания и в январе этого года. Следует сказать, что многие наши крановщики также не знают своих квартальных и годовых заданий. Результаты нашего труда широко не освещаются.

Коллектив плавучего крана имеет серьезные претензии к диспетчерской и другим службам управления порта. Можно прямо сказать, что все наши достижения сводятся на-нет плохой работой диспетчеров. Неумело, скажем, используется такой мощный механизм, каким является наш стодвадцатитипятитонный кран. Недавно диспетчерская служба направила такой мощный кран к теплоходу «Максим Горький» лишь для того, чтобы снять с судна втулку машины и доставить ее к одному из причалов.

Среди диспетчерского состава нашего порта встречаются люди, которые плохо знают имеющиеся механизмы, эксплоатируют их без учета технической мощности и возможностей.

Наш важнейший резерв

Л. ЛИВЕРАНТ,
старший механик 1-го района порта

Выполнить две годовые нормы можно лишь при условии бесперебойной работы механизмов, ремонта их без вывода из эксплоатации, то-есть при условии широкого применения методов старшего механика 1-го района Ленинградского порта тов. Шарапова.

Как у нас в порту обстоит дело с применением этого новаторского почина?

Многие крановщики и механизаторы по-хозяйски относятся к механизмам, увеличивают срок их службы, настойчиво борются за безаварийную эксплоатацию механического парка. Крановщики тт. Дурнев, Сухотеплов, Калликулин, Шпиталь и другие не только систематически перевыполняют задания, но и образцово ухаживают за кранами. Многие из них самостоятельно ремонтируют механизмы, не обращаясь за помощью в мастерские. Лучшая в порту бригада конвейерщиков, руководимая Клавдией Орнатской, добилась отличной работы конвейеров. Большой ремонт ведется коллективами плавучих кранов и углеперегружателя.

Однако в общей сложности коллектив крановщиков и механизаторов еще не научился хорошо эксплоатировать механизмы. В прошлом году благодаря применению метода тов. Шарапова в Ленинградском порту была достигнута большая экономия денежных средств. А у нас в 1949 году внеплановый ремонт механизмов вызвал перерасход 400 тысяч рублей. Случилось это потому, что были допущены аварии и поломки механизмов.

Не все наши крановщики как следует освоили технику своего дела. Серьезным недостатком является наблюдающаяся в порту обезличка. Крановщики моторной группы 3-го района порта, например, работают то на одном, то на другом механизме.

Одной из причин невыполнения обязательств по ремонту механизмов своими силами является отсутствие запасных частей. Без них ремонт невозможен. Главная же причина нашего отставания состоит в том, что руководящие работники порта, партийные и профсоюзные организации не занялись серьезно внедрением метода тов. Шарапова, пустили это важное дело на самотек.

Недостатки организации труда

М. ЛУБЕНСКИЙ,
крановщик 1-го района порта

Когда пришла весть о призыве передовых крановщиков морского транспорта вступить в соревнование за выполнение двух годовых норм, наш коллектив внимательно изучил свои возможности, еще раз пересмотрел методы организации труда. Недостатков, которые мешают нам работать производительно, имеется еще много.

Крановщикам нашего района в основном приходится иметь дело с генеральными грузами. Бывает так, что опытный крановщик выполняет сменное задание на 50 — 60 проц., а работающий на другом причале малоквалифицированный крановщик дает полторы нормы. Почему так получается? Об'ясняется это в известной мере тем, что бригады грузчиков, обслуживающие краны, работают неполным составом: вместо 15 человек на работу выходит 8—10 человек. Они не обеспечивают полную загрузку кранов. Кроме того, многие бригады состоят из малоопытных грузчиков, которые подчас тратят вдвое больше времени, чем это положено на укладку тяжеловесов в трюмах.

До сих пор у нас еще нет настоящей производственной дружбы и согласованности в работе крановщиков и грузчиков. Крановщик не знает возможностей бригады грузчиков, не уверен в сигнальщике. Не проводятся такие важные мероприятия, как совместное обсуждение крановщиками и грузчиками порядка обработки судна, варианта предстоящих работ.

Большим недостатком в нашей работе является штурмовщина. Уже стало системой, когда первую половину месяца мы ничего не делаем, ждем судов, а в последние дни месяца стремимся наверстать упущенное.

Устранение помех в работе позволит нам выполнить в 1950 году две годовые нормы.

Больше внимания рационализаторам

Ф. ИВАНОВ,
крановщик 2-го района порта

За тринадцать лет службы в порту мне пришлось работать на кранах различных систем. Не припомню случая, чтобы механизмы когда-нибудь отказали, поломок никогда не было.

Особого «секрета» в этом нет. Все дело заключается в хорошем уходе за механизмами, хозяйском отношении к ним. 20 — 30 минут, которые я обычно затрачиваю на осмотр крана до начала смены, оправдывают себя сторицей. Я стараюсь каждую деталь и узел проверить, очистить от пыли, во-время смазать. Пользуясь перерывами в работе, уделяю время дополнительному осмотру. Когда управляю краном, особое внимание обращаю на то, чтобы избежать рывков, резкого торможения. Повседневно изучаю технику. Хорошее знание механизмов и бережный уход за ними — в этом основа моего успеха.

Многие из наших крановщиков и механизаторов стремятся улучшить работу механизмов, внести свои усовершенствования. Однако их творческая мысль иногда не находит должной поддержки.

В нашем порту для рационализаторов и изобретателей работы непочатый край. Все крановщики и грузчики жалуются, например, на различные неудобства и малую производительность существующих ныне грузовых приспособлений и инвентаря. Сетка, строп и парашют — вот и все наше грузовое имущество.

Рационализаторство и изобретательство в порту нужным вниманием не пользуются. Достаточно сказать, что в течение ряда лет безрезультатно продолжаются разговоры об организации технического кабинета.

Новые обязательства

В ответ на обращение инициаторов социалистического соревнования крановщиков собрание крановщиков и механизаторов Владивостокского порта приняло следующие социалистические обязательства на 1950 год:

Каждому крановщику выполнить в 1950 году не менее 150 проц. годовой нормы.

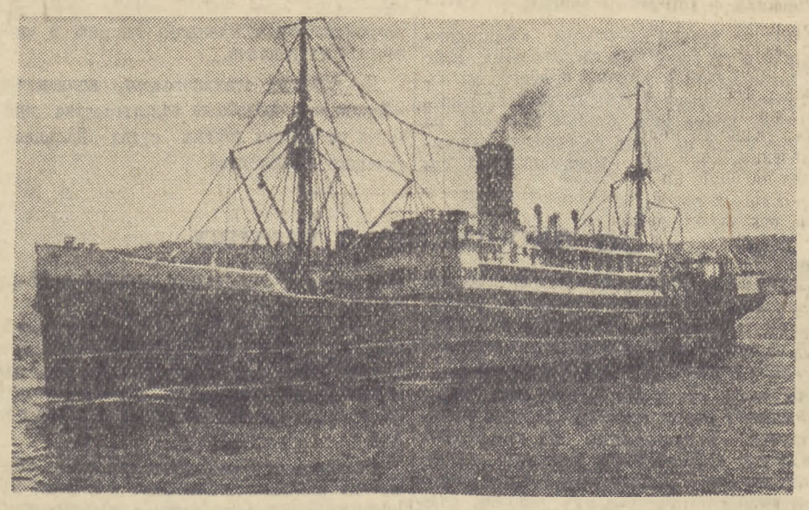
Сэкономить 3,5 проц. электроэнергии, 3 проц. жидкого топлива и смазочных материалов, 7 проц. твердого топлива.

Всем крановщикам освоить смежные специальности, связанные с ремонтом кранов.

Обеспечить бесперебойную и безаварийную работу механизмов в течение всего 1950 года и высококачественный их ремонт без ущерба для эксплоатации.

Обеспечить высокое качество грузовых работ, не допуская порчи грузов и судовых устройств.

Лучшим крановщикам порта, овладевшим передовыми методами труда, обучить не менее трех крановщиков.



Пароход «Гоголь» на рейде одного из дальневосточных портов. Фото П. Иванова.

Протест Советского Правительства Правительству США

11 апреля Министр Иностранных Дел СССР А. Я. Вышинский принял посла США г. А. Кэрка и вручил ему следующую ноту:

«Правительство Союза Советских Социалистических Республик считает необходимым заявить Правительству Соединенных Штатов Америки следующее.

По проверенным данным 8 апреля с. г. в 17 часов 39 минут южнее Либавы был замечен четырехмоторный военный самолет Б-29 (летающая крепость) с американскими опознавательными знаками, который углубился на территорию Советского Союза на 21 километр. В связи с тем, что американский самолет продолжал углубляться на советскую территорию, поднялось с ближлежащего аэродрома звено советских истребителей, которое потребовало от американского самолета следовать за ним для посадки на аэродром. Американский самолет не только не подчинился этому требованию, но открыл огонь по советским самолетам. Ввиду этого передовой советский истребитель был вынужден дать ответный огонь, после чего американский самолет повернул в сторону моря и скрылся.

Советское Правительство заявляет решительный протест Правительству США против этого грубого нарушения американским военным самолетом советской границы, что является вместе с тем неслыханным нарушением элементарных норм международного права».

Письма в редакцию

Используем технику ночного наблюдения

В 1917 году Г. А. Тихов — ныне член-корреспондент Академии наук СССР — предложил производить зрительные наблюдения с помощью поляризованного света. Четверть века назад советские физиологи разработали приемы быстрого приспособления человеческого зрения к ночным условиям. Наша оптическая промышленность выпускает прекрасные поляроиды из прозрачной пластической массы.

Поляроидные очки уничтожают блики света на поверхности моря, снега и льда, сохраняют внимание и сберегают зрение моряка-наблюдателя. Поляроидные очки незаменимы для вахтенного штурмана и матроса: зрение не утомляется, глаза защищены не только от бликов, но и от ветра, дождевых брызг и пыли.

Выработка ночного зрения при выходе на палубу из освещенной обычным электрическим светом каюты или при выходе из штурманской рубки на мостик требует много времени. В темную ночь, в трудном в навигационном отношении районе моря, этого времени у штурмана может и не найтись. Постоянный красный свет в рубке или надевание красных очков за полчаса до выхода на ночную вахту с тем, чтобы снять их, когда окажешься в темноте, — вот хорошее средство быть в минутной готовности к ночному наблюдению.

Вполне целесообразно и своевременно поэтому широкое внедрение на судах морского флота поляроидных и красных очков, которые помогут морякам лучше вести наблюдение в ночное время.

Н. ТАРАСОВ,
кандидат биологических наук.

Когда же пароход будет выпущен из ремонта?

Пароход «Терек» ремонтируется уже 10 лет. С 1940 года судно стоит у стенки Астраханского судоремонтного завода имени Карла Маркса. Директор завода тов. Вереникин и главный инженер тов. Сныткин не раз заверяли нас об окончании ремонтных работ. Но пока результатов никаких. А ведь пароход «Терек» по плану Рейдтехфлота должен был начать работать еще в феврале.

Тов. Вереникина это нисколько не беспокоит. Правда, недавно он определил новый, последний, по его мнению, срок, когда судно должно войти в эксплоатацию.

— Закончим ремонт 26 апреля, — обнадеживает он моряков.

Но по всему видно, что тов. Вереникину не выполнить своего обещания. На пароходе «Терек» еще не собрана ни одна малина.

Случай с пароходом «Терек», к сожалению, не единичен. С 1945 года на заводе ремонтируется также землечерпательный снаряд ВК № 1. По вине руководителей завода имени Карла Маркса срывается таким образом выполнение плана дноуглубительных работ.

Такое отношение к ремонту флота не может быть терпимо.

В. ЛБОВ,
капитан парохода «Терек».

Печорскому порту нужны лоцманы

С каждым годом в Печорском порту увеличивается грузооборот. Подход к порту с моря сложен. От лоцманского буя до причала несколько десятков миль. Плавание усложняется частыми туманами, снежными зарядами и дождями. Для проводки судов в таких метеорологических условиях нужны опытные лоцманы. По количеству прибывающих в летнее время судов порту необходимо иметь не менее пяти лоцманов. Но до сих пор здесь имеется всего три лоцмана, и суда часто вынуждены стоять у лоцманского буя десятками часов в ожидании проводки.

По указанию Главной инспекции мореплавания и портового надзора капитан Архангельского порта тов. Миронов еще зимой должен был позаботиться о лоцманах для Печорского порта. На основании этого указания в феврале капитан Печорского порта тов. Степанов запросил у тов. Миронова разрешения увеличить штат лоцманов до пяти человек. При этом тов. Степанов указал фамилии людей, работающих в Печорском порту, которые смогли бы хорошо справиться с обязанностями лоцманов. По ответа от тов. Миронова до сих пор нет.

В. НАЗАРОВ,
лоцман Печорского порта.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ МАТЕРИАЛОВ

«Почему простаивают суда в Новороссийске?» — под таким заголовком в № 22 «Морского флота» была опубликована корреспонденция о том, что одной из причин больших простоев судов в Новороссийском порту явилась неравномерная подача в порт железнодорожных вагонов. Так, теплоход «Адмирал Сенявин» простоял в ожидании вагонов 16 дней, пароход «Ижора» — 14 дней и т. д.

Как сообщил редакции заместитель министра путей сообщения Союза ССР тов. Гундобин, меры по опубликованной в газете корреспонденции приняты. Управлению Северо-Кавказской дороги дано указание обеспечить в апреле бесперебойную подачу вагонов Новороссийскому порту.

* * *

«Привести в порядок подходы к портам» — под таким заголовком в № 22 «Морского флота» была опубликована статья о запущенности входа в гавань Махачкалинского порта.

Как сообщил редакции заместитель начальника Главной инспекции мореплавания и портового надзора тов. Манжин, Главная инспекция дала указание капитану Махачкалинского порта чаще делать промеры глубин и навигационными знаками обозначать обмелевшие места для того, чтобы танкеры безопасно плавали с полным грузом.

Поэт-патриот

К 20-летию со дня смерти В. В. МАЯКОВСКОГО

Маяковский видел свое призвание в том, чтобы «класть в коммунову стройку слова-кирпичи».

С момента Великой Октябрьской социалистической революции у нас не было другого поэта, в творчестве которого так широко и глубоко отразилось бы все величие революции, как в творчестве Маяковского. Маяковский был и остается лучшим, талантливейшим поэтом нашей советской эпохи. Все послереволюционное творчество Маяковского, все «сто томов» его «партийных книжек» — это вдохновенная, страстная песнь революции, Родине, коммунизму.

Крупнейшие творения Маяковского, поэмы «150.000.000», «Владимир Ильич Ленин», «Хорошо», вся его лирика советского периода — это ярчайшая летопись нашего времени, горячее прославление и утверждение советской действительности.

Революция и советская Родина — вот две темы, тесно слитые друг с другом, которые проходят через все творчество Маяковского.

Еще за три года до социалистической революции Маяковский писал: «Сегодняшняя поэзия — поэзия борьбы». Он был не просто певцом революции, он был ее агитатором, трибуном, бойцом, оружеосцем. «Революцией мобилизованный и призванный», как говорил он о себе, Маяковский безраздельно отдал свой талант, свое перо революционным силам истории, «атакующему классу» — пролетариату, коммунистической партии.

В автобиографии Маяковского лаконично записано: «Принимать или не принимать? Такого вопроса для меня не было. Моя революция. Пошел в Смольный».

Прославление и утверждение социалистической революции в творчестве Маяковского неразрывно связано с патриотической темой в его поэзии. Маяковский был пламенным советским патриотом. Родина, где совершена величайшая из революций, где осуществляются самые передовые человеческие идеалы, всегда вызывала у Маяковского чувство чистой и глубокой патриотической гордости. Эпиграфом ко всему, что написал Маяковский в послереволюционный период, можно поставить его же собственные великолепные строки: «И я, как весну человечества, рожденную в трудах и в бою, пою мое отечество, республику мою».

Патриотизм Маяковского особенно ярко сказался в том необыкновенно глубоком чувстве слитности со страной, с народом, которое с такой силой отразилось во многих его произведениях. Маяковский никогда не отделял себя от народа. «Моя революция», «моя республика», «мое отечество» — не один раз говорил Маяковский. Это чувство слитности со своей Родиной особенно замечательно выражено в знаменитой финальной главе его поэмы «Хорошо». Ощущение радости, родства, единства со всем, что окружает на родной земле поэта, со всей республикой, которая «строится, дыбится», с летчиками, перелетывающими тучки-кочки, с депутатами, отправляющимися «в красное здание на заседание», с красноармейцами, идущими по улице, с полями, фабриками, старающимися дать «побольше ситчика моим комсомолкам», — это ощущение передано с такой предельной поэтической силой, которую может сообщить только истинная любовь к Родине, только искреннее, глубокое чувство.

Глубоко патриотичны полные света и жизнеутверждающего оптимизма классические заключительные строки поэмы:

Лет до ста
расти
нам
без старости.
Год от года
расти
нашей бодрости.
Славьте,
молот
и стих,
землю молодости.

Поэт-боец, поэт — строитель новой жизни, ставивший своей целью не только «издинамитить» старое, но и поддержать, укрепить новое, Маяковский был одним из самых первых певцов индустриализации страны, социалистического соревнования, коллективизации сельского хозяйства. В «Рассказе о Кузнецкстрое и о людях Кузнецка», написанном 21 год назад, Маяковский, рисуя первых строителей нового гигантского индустриального района, пророчески восклицает:

Здесь
встанут
стройки
стенами.
Гудками,
пар,
сини.
Мы
в сотню солнц
мартенами
воспламеним
Сибирь.

Воспевая «сегодняшних рыцарей», как называл Маяковский передовых рабочих, лучших ударников заводов и строек, он убежденно говорил: «Я знаю — город будет, я знаю — саду цвесть, когда такие люди в стране в советской есть».

Сколько раз мы повторяли с тех пор эти прекрасные, правдивые строки — и вот до сих пор они не утратили ни своей поэтической прелести, ни своей актуальности и свежести.

Маяковский не стареет! Он остается вечно молодым, вечно злободневным поэтом. Он сопутствует нам во всем нашем движении вперед.

Более двух десятков лет прошло с того времени, когда Маяковский в «Марше ударных бригад» призывал «от ударных бригад» перейти «к ударным цехам, от цехов к ударным заводам», — и как это ощутимо перекликается сейчас с современным движением за стахановские цехи и стахановские заводы! И разве утратили свою злободневность такие стихотворения Маяковского, как «Урожайный марш» или чудесный «Рассказ литейщика Ивана Козырева о вселенных в новую квартиру». В тот период, когда Маяковский писал этот «Рассказ литейщика», еще немногие рабочие получали новые, благоустроенные квартиры с ваннами, а сейчас таких «новоселов» каждый год насчитываются тысячи и десятки тысяч, и все они, так же, как Иван Козырев, в'езжая в новую квартиру, повторяют: «Очень правильная эта, наша советская власть».

Патриотические чувства Маяковского нашли свое яркое выражение также в стихах об армии и флоте. Еще в 1921 году Маяковский посвящает Красной Армии, разгромившей интервентов и белогвардейцев, поэтический гимн «Последняя страничка гражданской войны». В этом стихотворении он писал:

В одну благодарность сливаем слова
тебе,
краснозвездная лава.
Во веки веков, товарищи,
вам —
слава, слава, слава!

Постоянно напоминая, что «меж штыков острых наш Союз — остров», Маяковский не уставал призывать к укреплению обороны нашей Родины, к бдительной охране границ. Вместе с тем Маяковский никогда не сомневался в том, что в случае нападения на нашу Родину агрессивные силы капиталистического мира потерпят полный крах.

Лезут?
Хорошо.
Сотрем
в порошок, —

писал Маяковский. Разоблачая империалистов — поджигателей войны, Маяковский говорил, что у них «главный за пазухой камень — злоба, которая приносена для всех, кто с большевиками». Отсюда боевой поэтический клич Маяковского: «Рабочий, крестьянин, плотнее стань на страже свободы советов».

Маяковский девять раз был за границей. «Зачем обычно писатели ездят за границу? — сказал однажды Маяковский. — Ездят удивляться. Я же ездил удивлять». Удивлять превосходством нового образа жизни, превосходством социалистического мира. Во время своих поездок за границу Маяковский неизменно чувствовал себя «полпредом стиха», полпредом социалистической державы, носителем самых передовых в мире, авангардных идей.

Низкопоклонство, преклонение перед буржуазным Западом было глубоко чуждо и враждебно Маяковскому.

В своих путевых очерках «Мое открытие Америки» и стихах, посвященных заграница, Маяковский пригвоздил капиталистический мир, и в частности империалистическую Америку, к позорному столбу за лицемерие буржуазной «демократии», за бесчеловечное отношение к неграм, за расовую дискриминацию, за ужасающее социальное неравенство, за беспримерную продажность печати, за все уродства хваленого американского образа жизни.

Маяковский четко разграничивает две Америки — Америку буржуазную, Америку свиных, сигарных и сахарных королей, и Америку пролетарскую. Одни утопают в роскоши, для других «стоят ящики со всевозможными отбросами, из которых нищие выбирают не совсем об'еденные кости и куски».

В стихотворении «Бруклинский мост» Маяковский говорит о том же самом еще более выразительно:

Здесь
жизнь
была
одним — беззаботная
другим —
голодный
протяжный вой.
Отсюда
безработные
в Гудзон
кидались
вниз головой.

Не меньший гнев возбуждало у Маяковского бесчеловечное отношение к неграм. «В Гаване все разграничено четко: у белых доллары, у черных — нет... Белый ест ананас спелый, черный — гнилью моченый. Белую работу делает белый, черную работу — черный» («Блек энд уайт»).

Люди, составляющие по рекламам «среднее американское созерцание», дряхлые миллионеры, под видом удочерения шестнадцатилетних девушек покупающие себе молодых любовниц, акционеры, делящие миллиарды — прибыль треста «изготовленье ветчины из лучшей дохлой чикагской собачины», полицейские, чиновники, детективы, — все это вызывало у Маяковского глубокое отвращение. Так же, как в свое время перед Горьким, Америка предстала перед Маяковским прежде всего как страна «желтого дьявола» (золота), как страна, где «бог — доллар, доллар — отец, доллар — дух святой». Совесть, честь, талант, положение, сама жизнь человека — все переводится здесь на доллары.

«О вас не скажут мечтательно, — писал Маяковский в очерках об Америке, — что-бы слушатель терялся в догадках, — поэт, художник, философ.

Американец определит точно:

— Этот человек стоит 1.230.000 долларов.

Этим сказано все: кто ваши знакомые, где вас принимают, куда вы уедете летом и т. д.

Путь, каким вы добыли ваши миллионы, безразличен в Америке. Все — «бизнес», дело, — все, что растит доллар. Получил проценты с разошедшейся поэмы — бизнес, обокрал, не поймали — тоже».

Срывая все маски и дешевые позолоты с буржуазной Америки, Маяковский дальновидно говорил: «Может статься, что Соединенные Штаты сообща станут последними вооруженными защитниками безнадежного буржуазного дела». Угроза войны, угроза империалистической агрессии всегда остро чувствовалась великим советским поэтом. В своей «Маяковской галлерее» поэт беспощадно разоблачал поджигателей войны того периода — Пуанкаре, Керзона, Стиннеса, Муссолини. О Черчилле он писал с убийственным сарказмом:

Достопочтенный лорд Черчилль
совсем в ругне переперчил:
орет, как будто чирьи
вскочили на Черчилле.

Маяковский был горячим бойцом за дело мира и демократии. Обращая свой предостерегающий голос к империалистическим агрессорам, Маяковский требовал от имени всех народов:

Долой
политику
пороховых бочек!

Эти слова Маяковского живут и сейчас. Маяковский всю силу, весь блеск своего таланта посвятил служению Родине, служению народу. Провидя впереди небывало прекрасный расцвет Родины, провидя приближение коммунизма, Маяковский воскликнул: «Отечество славлю, которое есть, но трижды — которое будет».

Это — подлинный гимн коммунизму, Родине, гимн, которым по существу, по всему своему духу и является все послереволюционное творчество великого советского поэта.

В. ЯКОВЛЕВ.

Критика и самокритика — движущая сила советского общества

Марксизм-ленинизм учит, что жизнь никогда не стоит на месте, что она непрерывно изменяется и развивается, что постоянное изменение и развитие является непреложным законом жизни. Источником этого развития в общественном движении, подобно движению в природе, является борьба между старым и новым, между отмирающим и нарождающимся.

В условиях капитализма в общественной жизни борьба между старым и новым выражается в непримиримой борьбе между буржуазией и пролетариатом, между силами реакции и прогресса, между защитниками отжившего дела капитализма и растущими с каждым днем силами социализма. Борьба между старым и новым носит в буржуазном обществе острый, антагонистический характер; она может быть разрешена только насильственным путем. Революция — основное орудие разрешения противоречий и конфликтов старого, эксплоататорского общества.

В советской стране ликвидированы антагонистические классы, уничтожена эксплоатация. В отличие от капитализма, равно как и от всех других классовых доантагонистических форм общественной жизни, советский строй свободен от антагонистических противоречий старого мира. Вместо классового антагонизма и национальной вражды, свойственных капитализму, в нашей стране сложились и окрепли новые взаимоотношения между людьми—взаимное доверие и дружба между всеми социальными группами нашего общества (рабочими, крестьянами, интеллигенцией) и между всеми входящими в СССР народами, сложилось и окрепло невиданное в прошлом морально-политическое единство советского народа. Морально-политическое единство, дружба народов, животворный советский патриотизм являются источниками все возрастающих сил и могущества социалистического государства, выражением огромного превосходства социалистической системы над капиталистической.

Таким образом, впервые в истории создан такой общественный и государственный строй, который не раз'едается враждебными силами, беспрерывными социальными конфликтами, экономическими и политическими кризисами. Развитие социалистического общества в отличие от развития всех предшествующих формаций происходит не стихийно, не по слепым законам, а планомерно, в сознательно избранном направлении, при решающей, руководящей роли большевистской партии.

Но значит ли все это, что закон борьбы между старым и новым отсутствует в условиях нашего социалистического строя, что у нас дело идет само собой, без возникновения и преодоления противоречий? Нет, не значит. Всюду, где есть развитие, там неизбежно возникновение нового и уничтожение старого, там неизбежно возникновение и преодоление противоречий. А какой общественный строй может сравниться с нашим социалистическим строем по быстроте и богатству развития, по темпам движения вперед! Никогда еще никакое общество не двигалось вперед так быстро и не развивалось так всесторонне, как наше социалистическое общество.

Вскрывая закономерность развития советского общества, товарищ Сталин на XV партийном с'езде говорил: «Всегда у нас что-либо отмирает в жизни. Но то, что отмирает, не хочет умирать просто, а борется за свое существование, отстаивает свое отжившее дело. Всегда у нас рождается что-либо новое в жизни. Но то, что рождается, рождается не просто, а пищит, кричит, отстаивая свое право на существование... Борьба между старым и новым, между отмирающим и нарождающимся, — вот основа нашего развития».

Ведя советский народ по пути коммунизма, наша партия создает условия для победы новых форм социалистического труда, повсюду подмечает ростки нового в технике, в науке, в искусстве, дает полный простор для развития всему, что ведет вперед, что идет на пользу народу в его борьбе за коммунизм. Партия направляет силы народа против всего, что мешает построению коммунизма, что уже устарело и стало тормозом в продвижении нашего общества вперед. Партия ведет дело так, чтобы новое всегда побеждало, одерживало верх, развивалось, а старое уходило в прошлое, чтобы противоречий между старым и новым всегда разрешались в пользу нового и в ущерб старому. Партия обеспечивает этим неуклонное и ускоренное движение вперед, победоносное приближение к коммунизму.

Могучим средством раскрытия и разрешения противоречий между старым и новым, обеспечения победы нового над старым, движущей силой развития советского общества является критика и самокритика.

«Наша партия, — говорил А. А. Жданов, — уже давно нашла и поставила на службу социализму ту особенную форму раскрытия и преодоления противоречий социалистического общества..., ту особенную форму борьбы между старым и новым, между отмирающим и нарождающимся у нас в советском обществе, которая называется критикой и самокритикой.

В нашем советском обществе, где ликвидированы антагонистические классы, борьба между старым и новым и, следовательно, развитие от низшего к высшему происходит не в форме борьбы антагонистических классов и катаклизмов, как это имеет место при капитализме, а в форме критики и самокритики, являющейся подлинной движущей силой нашего развития, могучим инструментом в руках партии. Это, безусловно, новый вид движения, новый тип развития, новая диалектическая закономерность».

Товарищ Сталин назвал критику и самокритику одной из характерных черт метода ленинизма. Самокритика, говорит товарищ Сталин, «...есть неот'емлемое и постоянно действующее оружие в арсенале большевизма, неразрывно связанное с самой природой большевизма, с его революционным духом». Ссылаясь на слова Маркса, товарищ Сталин все учение марксизма-ленинизма называет «в существе своем критическим и революционным».

Марксизм-ленинизм по природе своей является творческим, непрерывно развивающимся учением. Ему чужды застой, неподвижность, топтание на месте. Ему свойственны постоянное стремление вперед, непримиримая борьба против всего косного, консервативного, отжившего, против всего, что мешает движению вперед, развитию коммунизма.

Товарищ Сталин учит партию, всех советских людей в борьбе за коммунизм никогда не успокаиваться на достигнутом, не увлекаться успехами, не зазнаваться, каждый успех в работе использовать как исходный пункт для новых, еще более значительных успехов. Самые большие успехи сводятся на-нет, теряют свое значение, если их не развивать дальше и не добиваться на их основе новых успехов. Благодушие, почивание на лаврах чужды самому духу большевизма.

Характеризуя источники силы большевистской партии, товарищ Сталин в заключении «Краткого курса истории ВКП(б)» показал огромное значение самокритики как средства укрепления партии и воспитания партийных кадров. В противоположность партиям II Интернационала, которым свойственно скрывать свои ошибки, прикрывать свои пороки фальшивым флагом благополучия, партия большевиков всегда смело вскрывала недочеты в своей работе, устраняла их путем открытой и честной самокритики. В этом один из важнейших источников непобедимости большевистской партии, неуклонного роста и укрепления ее рядов. «Только сильная партия, — говорит товарищ Сталин, — имеющая корни в жизни и идущая к победе, может позволить себе ту беспощадную критику своих собственных недостатков, которую она допустила и будет всегда допускать на глазах перед всем народом».

Непримиримое отношение к собственным недостаткам приобретает особо важное значение в условиях советского строя, когда партия Ленина—Сталина стала руководящей и направляющей силой общества. «Если наша страна является страной диктатуры пролетариата, а диктатурой руководит одна партия, партия коммунистов, которая не делит и не может делить власти с другими партиями, — то разве не ясно, что мы сами должны вскрывать и исправлять наши ошибки, если хотим двигаться вперед, разве не ясно, что их некому больше вскрывать и исправлять. Не ясно ли..., что самокритика должна быть одной из серьезнейших сил, двигающих вперед наше развитие?» (И. В. Сталин).

Вся история борьбы за победу коммунизма в нашей стране свидетельствует, как большевистская партия беспощадно вскрывала ошибки и недостатки партийных работников, как на основе исправления допущенных ошибок и устранения недостатков партия добивалась все новых и новых успехов, обеспечивала непрерывное движение советского общества по пути к коммунизму. Когда в годы коллективизации сельского хозяйства местными партийными кадрами были допущены серьезные перегибы, партия не постеснялась открыто заявить об этом перед лицом всего народа. Когда в послевоенные годы имели место крупные нарушения Устава сельхозартели, партия прямо указала, что это произошло в результате ослабления партийного руководства колхозами, что за это несут ответственность прежде всего наши местные партийные и советские руководители. Все постановления и мероприятия партии в области идеологической работы представляют яркий образец развертывания критики и самокритики. Вскрывая недостатки и ошибки в области литературы, искусства, философии, науки, направляя огонь критики и самокритики против этих недостатков и ошибок, указывая пути и средства их устранения, партия обеспечила невиданный под'ем всей идеологической работы. Не замазывать, не затушевывать недостатки в работе, а беспощадно вскрывать и устранять их — вот основа большевистского руководства.

Сила нашей партии в неразрывной связи с массами. Не только учить массы и вести их за собой, но и учиться у масс, чутко прислушиваться к их голосу — одны из важнейших устоев большевизма. Указывая на то, что опыт масс не менее ценен, чем опыт руководителей, товарищ Сталин учит развертывать критику снизу, активизировать массы, развивать у всех трудящихся чувство хозяина своего предприятия и страны в целом. Без критики и самокритики нет связи с массами, а без связи с массами нет большевизма. Величайшее значение критики и самокритики как движущей силы советского общества в том и состоит, что она является могучим средством вовлечения широких масс трудящихся в строительство социализма.

Критика и самокритика развязывает творческую инициативу трудящихся масс, их производственную активность. Социалистическое соревнование, стахановское движение, борьба за экономию, за высокое качество продукции, за наиболее эффективное использование инструментов и оборудования и т. д. и т. п. — все это есть проявление творчества масс, их деловой критики и самокритики.

Партия учит, что критика и самокритика является душой большевистского метода воспитания кадров. Кадры, способные успешно решать задачи коммунистического строительства, могут расти только в обстановке строгой требовательности, смелой критики. Лишь с помощью критики и самокритики можно воспитать работников ленинско-сталинского типа, не боящихся трудностей, способных преодолеть любые преграды на пути к цели.

Нельзя двигаться вперед, улучшать методы руководства, развивать активность и сознательность масс, не развертывая смело критику и самокритику, не выводя на свет все недостатки в работе. Только большевистская самокритичность позволяет постоянно улучшать содержание работы, совершенствовать методы руководства массами, расти и закаляться кадрам.

Ленин называл нашу партию партией новаторов, ибо она ведет наш народ по пути, никем и никогда ранее не изведанному. Вся деятельность большевистских кадров сопряжена с тем, чтобы вынскивать наилучшие средства и формы борьбы за достижение цели, своевременно замечать и поднимать все новое, растущее, передовое. Чувство нового, — говорит товарищ Сталин, — драгоценное качество большевика. Это чувство может быть развито только у тех, кто в своей работе и своем развитии не стоит на месте, способен самокритично относиться к своим успехам, умеет за успехами в работе видеть и недостатки.

«Людям свойственно преувеличивать, — говорил тов. Г. М. Маленков. — И в нашей среде есть товарищи, страдающие этим пороком. Эти люди, если начинают чем-либо восторгаться, то обязательно делают это захлебываясь. Они не могут правильно оценивать успехи и в то же время подмечать недостатки для того, чтобы их устранять. Между тем, наши успехи, размах нашего движения вперед в огромной мере зависят от того, насколько решительно мы ведем борьбу с недостатками в нашей работе. Партия учит нас быть непримиримыми в борьбе с недостатками».

Ленин и Сталин учат, что опасны не столько недостатки и ошибки, — они всегда возможны на пути к цели; опасно замазывание их, нежелание вскрыть их корни и причины с тем, чтобы их не повторять в будущем, чтобы их решительно преодолеть. Без критики и самокритики нет другого средства вскрыть ошибки и недостатки, нет средства устранить их и предупредить.

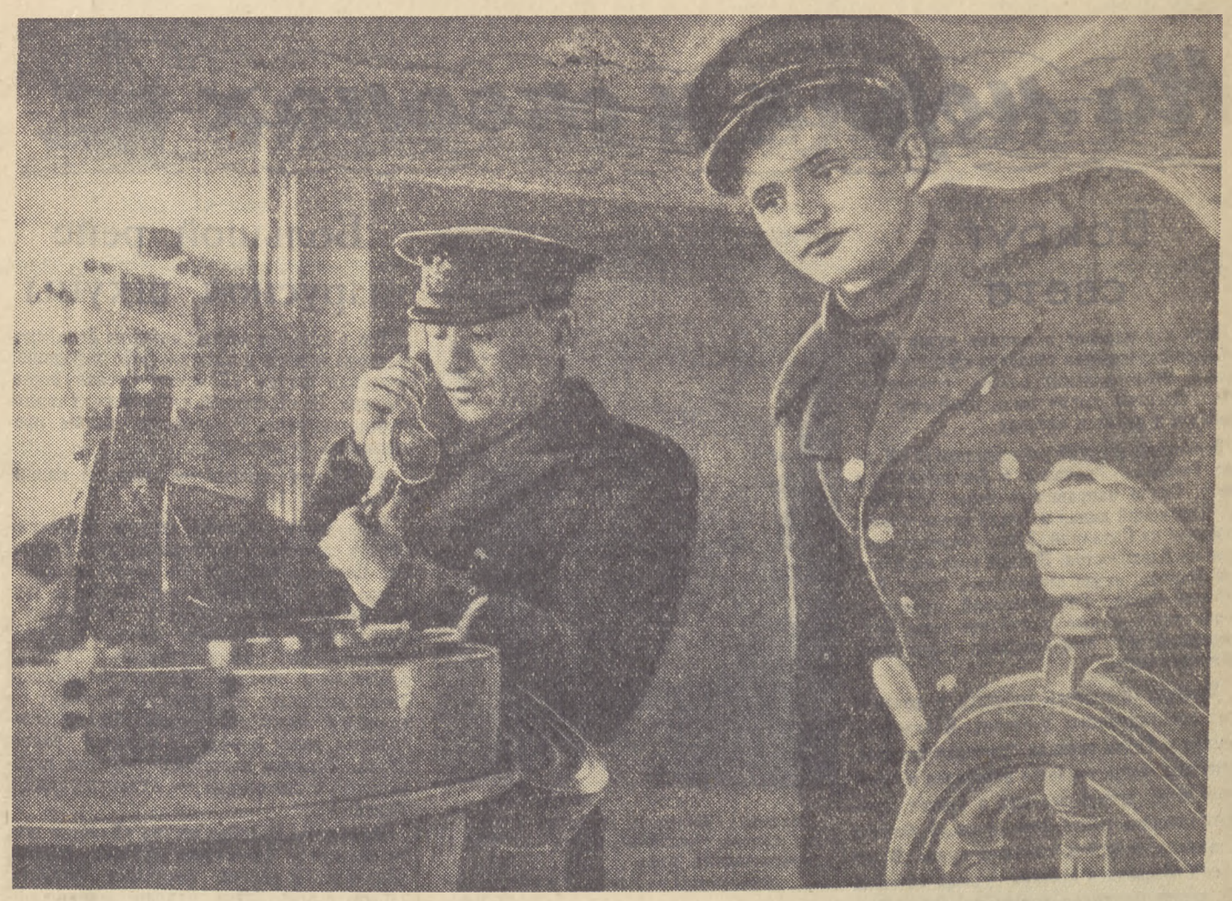
Особую роль приобретает лозунг критики и самокритики в эпоху перехода от социализма к коммунизму. Коммунизм требует не только высокого уровня материального производства, но и высокой сознательности всех слоев населения. От степени сознательности трудящихся, от их культурности, организованности и творческого отношения к труду зависят темпы нашего движения вперед к коммунистическому обществу. Критика и самокритика является могучим средством коммунистического воспитания масс, она призвана на основе свободного и делового обсуждения хозяйственно-политических вопросов вскрывать недостатки и ошибки в работе предприятий, колхозов, совхозов, учреждений, отдельных лиц, помочь выяснить причины, породившие эти недостатки, и устранить их. Она способствует таким путем привлечению широких слоев трудящихся к активному государственному строительству, к управлению промышленностью, транспортом, сельским хозяйством. Критика и самокритика — метод выкорчевывания пережитков капитализма в сознании людей. «Нельзя отрицать, — говорил тов. Молотов, — что пережитки капитализма в сознании людей весьма живучи. И потому партия всегда напоминает советским людям о необходимости всесторонней критики и самокритики, направленной на ликвидацию этих вредных остатков прошлого».

Огнем большевистской критики и самокритики советский народ выкорчевывает все отжившее и отсталое — лодырничество, нерадивое отношение к труду, консерватизм, обывательщину, бюрократизм и многочисленные другие пороки, унаследованные от старого, эксплоататорского общества. Огнем критики и самокритики мы изгоняем из нашей жизни все, что перестало выражать интересы и потребности народа, строительства коммунизма; расчищаем путь росткам нового, передового, коммунистического. «Пусть партия, пусть большевики, пусть все честные рабочие и трудящиеся элементы нашей страны, — учит товарищ Сталин, — вскрывают недостатки нашей работы, недостатки нашего строительства, пусть намечают пути ликвидации наших недостатков для того, чтобы в нашей работе и в нашем строительстве не было застойности, болота, гниения, для того, чтобы вся наша работа, все наше строительство улучшалось изо дня в день и шло от успехов к успехам».

В этом призыве товарища Сталина выражена величайшая сила нашей партии. Партия Ленина—Сталина не только не боится критики, но и приветствует ее, ибо критика помогает еще крепче связаться с массами, еще глубже выразить интересы трудящихся, еще успешнее вести их к коммунизму. «Партия добилась успехов потому, между прочим, что она умело проводила в своей работе метод критики и самокритики, исправляла допущенные ошибки и на этом воспитывала кадры» (Маленков).

Критика и самокритика воспитывает у советского человека большевистскую принципиальность и идейность. Она прививает ему чувство высокой ответственности за любой участок государственной деятельности, вырабатывает у него неукротимую волю преодолевать постоянно препятствия, стоящие на пути к достижению цели, устранять ошибки и ускорять наше движение вперед, к коммунизму.

П. КОЛОНИЦКИЙ.



На пассажирском пароходе «Державин» широко развернулось социалистическое соревнование за отличную судовую вахту. На снимке: отличная судовая вахта второго помощника капитана С. Сергеева (слева). У штурвала—матрос-комсомолец В. Павлов.

Фото К. Моисеева.

Досрочно выполнить план второго квартала

Графики поступают с опозданием

В прошлом году коллективы Бакинского порта и Каспийского сухогрузного пароходства значительно перевыполнили производственные планы. Однако в первом квартале нынешнего года моряки и портовики намного ухудшили свои производственные показатели. Одной из причин этого является то, что Главюжфлот и отдел перевозок Министерства морского флота по существу перестали планировать работу порта и пароходства.

В чем тут дело? Как известно, основой для составления квартального плана перевозок являются заявки клиентуры, в которых указываются номенклатура и направление груза. План должен быть спущен на места до начала планируемого периода. К сожалению, этот порядок не соблюдается. В результате порт не имел конкретного квартального плана.

После неоднократных запросов нами была получена радиограмма от исполняющего обязанности начальника Главюжфлота тов. Черняка, в которой говорилось, что «квартальный план должен соответствовать сумме месячных». Нужно прямо сказать, что тов. Черняк просто-напросто отписался, так как в феврале и марте из руководимого им главка поступали абстрактные задания без указания номенклатуры груза и направления. Ясно, что при таком положении дел ни порт, ни пароходство не могли знать, от кого и какой груз необходимо требовать, откуда он должен поступать, кто будет отвечать за его своевременное предъявление.

Плохо обстоит дело также с получением и выполнением месячных и декадных графиков подачи судов в порт. Положением о взаимоотношениях портов и пароходств предусмотрено, что месячные графики должны поступать к началу месяца, а уточненный декадный — за два дня до начала декады. Порт же в январе такого графика не получил вовсе. Февральский график поступил лишь 6-го числа, а график на вторую декаду марта поступил с опозданием на 8 дней. Одновременно необходимо отметить, что месячные графики, представленные пароходством порту на февраль и март, предусматривали перевозку только 30 — 40 проц. груза по отношению к плану. При всем этом постоянно нарушаются также и декадные графики. Разумеется, что при такой постановке планирования график не представляет собой авторитетного документа. Но ни главного диспетчера пароходства тов. Паппера, ни начальника сектора оперативного планирования тов. Полещука это обстоятельство нисколько не беспокоит.

В ближайшие дни широко развернется навигация. Между тем работники отдела эксплоатации пароходства не уделяют никакого внимания улучшению работы скоростных линий, они не интересуются мнением портовиков в этом вопросе. Вообще, для укрепления производственной дружбы было бы полезно хотя бы раз в квартал созывать совместное совещание работников службы эксплоатации и портовиков. В Бакинском порту необходимо иметь морского агента, который, представляя пароходство, мог бы принять участие в разработке оперативного плана скоростной обработки судов.

Положением о взаимоотношениях порта и пароходства предусмотрено производить бункеровку судов непосредственно в порту. Но порт этим не занимается, так как не имеет топливных баз. В результате суда не могут производить бункеровку в процессе грузовых операций и теряют много драгоценного времени. Так, на разгрузку теплохода «Чорох», обработанного скоростным методом, ушло три часа. Столько же времени теплоход потерял на приеме топлива, тогда как это можно было сделать одновременно с разгрузкой теплохода. Аналогичных случаев можно привести много.

Главный диспетчер Бакинского порта, капитан морского флота III ранга А. ПЕТУХОВ.

ЗА ДВЕ С ПОЛОВИНОЙ ГОДОВЫЕ НОРМЫ

Готовясь достойно встретить 1 Мая, крановщики Ждановского порта повысили трудовую активность, успешно решают поставленные перед ними производственные задачи. У нас развернулось социалистическое соревнование в честь этого знаменательного дня. Готовлю и я свой скромный трудовой подарок. Попрежнему мы соревнуемся с Ниткой Артемьевичем Беспалым. Скажу прямо, обогнать его в труде не так-то просто. Приходится максимально напрягать свои силы, изыскивать более совершенные приемы работы на кране.

В начале прошлогодней навигации тов. Беспалый взял на себя социалистическое обязательство выполнить два годовых плана и обратился ко всем крановщикам с призывом последовать его примеру. Я решил не отстать и также выполнить две годовые нормы. Применяя беспаловские методы труда, я, помимо сокращения времени производственного цикла крана, наладил производственную дружбу с паровозными бригадами и крановщиками тыловой механизации. Это дало мне возможность намного поднять производительность труда. Годовой план мною был выполнен на 237 процентов.

Сейчас, совершенствуя беспаловские методы работы на кране, я добился сокращения времени производственного цикла путем совмещения процесса под'ема кюбеля с поворотом кабины и вылетом стрелы, а также путем плавной подачи кюбеля на тележку. Во время погрузочных операций за смену приходится передвигать кран с места на место в среднем 20 раз. Чтобы сократить время вынужденного простоя крана в момент его передвижения, я совместил процесс передвижения крана с опусканием кюбеля поворота кабины и вылетом стрелы. Это позволило намного увеличить производительность механизмов.

Добиваясь дальнейшего сокращения времени производственного цикла, я пришел к убеждению, что, помимо совмещения движений отдельных механизмов крана, большую роль играют зацепщики кюбелей. Зацепка кюбелей и отцепка их — один из важных и сложных процессов в нашей работе. Чем лучше зацепщик работает, тем больше сокращается время цикличности крана. Я поставил перед администрацией порта вопрос о закреплении за мной постоянных зацепщиков. Работая слаженно с постоянными зацепщиками, и в дальнейшем стал сокращать время цикличности крана, продолжал изыскивать новые возможности повышения его производительности.

Во время прошлогодней навигации кран наш проработал на 16 суток больше планового времени, ни разу не ставился в ремонт. Это стало возможным благодаря образцовому уходу за техникой. И в эту навигацию мы постараемся содержать кран в образцовом порядке и обрабатывать суда скоростными методами. Но для дальнейшего сокращения времени стоянки судов под погрузкой необходимо быстрее создать внутритрюмную механизацию по расштивке угля.

В 1950 году об'ем работы порта увеличился, но у нас имеются все возможности успешно выполнить поставленные перед нами задачи. Лично я беру на себя обязательство выполнить два с половиной годовых задания.

П. САВЧЕНКО,
крановщик Ждановского порта.

Улучшить планирование перевозок

В прошлом году за определенный период времени теплоход «Смольный» должен был перевезти 14.500 тонн груза и 1.000 пассажиров. При выполнении этого задания экипажу судна планировалось 1.650 тысяч рублей доходов и 1.909 тысяч рублей расходов. Таким образом, работа судна намечалась с убытком в 259 тысяч рублей.

Однако теплоход работал рентабельно. Мы максимально использовали грузоподъемность судна, изыскивали дополнительные грузы. Нам удалось перевезти за это время 28.409 тонн груза и 2.355 пассажиров. Экипаж сэкономил значительное количество теплива и смазочных материалов и не допустил перерасхода денежных средств.

К концу года коллектив теплохода пришел с хорошими финансовыми показателями. Казалось бы, что согласно приказу министра морского флота экипаж судна должен был иметь фонд капитана. Но по неизвестным причинам нас лишили этого фонда.

— Почему? — спросили мы у главного бухгалтера Дальневосточного пароходства тов. Бахарева.

— Очень просто, — ответил тот. — Вы не выполнили... плана доходов.

Это заявление по меньшей мере несерьезно.

В чем же дело? Как известно, плановый отдел пароходства (начальник тов. Валюлис) запланировал фрахт за перевозку 18.400 тонн груза в сумме 1.340 тысяч рублей (72 рубля за тонну: ставка явно завышена). Плановая выручка от перевозки 1.000 пассажиров должна была составить 533 тысячи рублей. Фактическое же выполнение плана пассажирских перевозок выразилось в 235 проц. Несмотря на это, по данным бухгалтерии, выручка от работы почему-то определилась в 242 тысячи рублей. Здесь какое-то явное несоответствие.

Очевидно, либо работники бухгалтерии ошиблись, либо плановый отдел пароходства плохо составил производственные и финансовые планы.

Второй вопрос, который волнует экипаж нашего судна, это вопрос оперативного учета. Не мешало бы улучшить оперативный учет доходов и расходов, а перед отходом судов составлять хорошо выверенные коммерческие графики. Мне кажется, что данные коммерческого графика следует включать в рейсовый приказ-задание. Иначе невозможно точно знать финансовые результаты работы судна за рейс.

Очень важно четко организовать работу финансового отдела и бухгалтерии. Нужно добиться такого положения, чтобы экипажи хозрасчетных судов ежеквартально получали точные данные о своей производственной и финансовой деятельности. Эти данные послужат укреплению хозяйственного расчета на судах флота.

Ослабление хозрасчета на судах происходит и по другим причинам. Не так давно на совещании по эксплоатации флота и портов работники морского флота говорили о совмещении бункеровки судов с грузовыми операциями. По этому вопросу был издан специальный приказ министра. Но в Дальневосточном бассейне этот приказ систематически нарушается. Достаточно сказать, что теплоход «Смольный» всего один раз в 1949 году получил бункер во время грузовых операций. По этой причине судно непроизводительно простояло 250 судочасов. Экипаж теплохода, ведя борьбу с простоями, вынужден был принимать бункер на 2—3 рейса. От этого сильно страдает провозоспособность судна.

Есть и еще один наболевший вопрос. Я этот вопрос не мог разрешить в пароходстве. До сих пор на морских вокзалах, и в частности у нас во Владивостоке, ручная кладь пассажиров, как правило, не взвешивается, контрольная проверка веса ручной клади при высадке пассажиров не практикуется. Предварительный подсчет показывает, что на всех судах пассажирских линий за год бесплатно провозятся тысячи тонн багажа. Организация строгого контроля, соблюдение правил перевозки пассажиров, безусловно, необходимы. Перегружая каюты громоздким багажом, пассажиры портят линолеум, стирают краску, создают тесноту.

Все эти вопросы необходимо разрешить в ближайшее время. Это еще больше улучшит работу флота, обеспечит судам более высокие трудовые показатели.

Капитан Г. БОНДАРЕНКО.

Агитационная работа на судне

РИГА. (Наш корр.). В дни подготовки и проведения выборов в Верховный Совет СССР агитколлектив парохода «Генерал Багramян», возглавляемый коммунистом старшим механиком тов. Матиас, повсеместно вел среди моряков массово-политическую работу. В судовом агитпункте устраивались встречи молодежи со старыми моряками, которые рассказывали о виденном ими в странах капитала, о лживой буржуазной «демократии». Экипаж в большинстве состоит из молодых моряков, поэтому ряд бесед был посвящен темам о великих правах юношей и девушек советской страны, законодательно закрепленных Сталинской Конституцией.

Партийная организация судна приняла все меры к тому, чтобы закрепить накопленный опыт политической агитации. Сейчас на судне широко организована наглядная агитация, вывешены плакаты, лозунги, имеется доска производственных показателей, регулярно выходит стенная газета, освещающая труд и учебу моряков. Агитаторы организуют коллективные чтения и обсуждение художественных произведений лауреатов Сталинских премий. Партийная организация (секретарь тов. Мах), первый помощник капитана тов. Дорофеев оказывают конкретную помощь агитаторам, проводят семинары, консультации, помогая им составлять тематику бесед. Тт. Мах и Дорофеев сами часто выступают перед экипажем с политическими докладами и лекциями. В результате внимательного отношения к воспитанию агитаторов на судне выросло много активных общественников. В числе лучших агитаторов, умело раз'ясняющих вопросы текущей политики и увязывающих их с конкретными задачами экипажа, можно назвать боцмана тов. Поспеловского, матросов тт. Ульянова, Сироткина, кочегара тов. Асташина, старшего механика тов. Матиас.

Экипаж досрочно завершил квартальный план. В этом немалая заслуга агитаторов. Сразу же после выборов с ними был проведен семинар. Агитколлектив продолжает свою работу и сейчас, сосредоточив главное внимание на вопросах укрепления трудовой дисциплины, распространении передовых методов эксплоатационной работы.

Суда отремонтированы раньше срока

БАКУ. (Наш корр.). На судоремонтном заводе Каспфлота имя Николая Ивановича Шитова произносится с особым уважением. Руководимая им бригада слесарей быстро и хорошо ремонтирует суда.

В начале марта, когда стахановцы завода брали на себя социалистические обязательства в честь международного праздника трудящихся 1 Мая, бригада тов. Шитова решила производить ремонт судов только досрочно. Слово слесарей не разошлось с делом. В течение месяца они досрочно отремонтировали главные механизмы судов «Бодрый», «Бравый», «Бесстрашный». Все эти сложные работы бригада выполнила с отличной оценкой.

Сейчас эта бригада производит ремонт главных двигателей теплохода «Багиров». Это задание слесари-стахановцы решили выполнить на один день раньше срока.

На морях и океанах

Вокруг света

Пять лет плавает в составе судов Балтийского пароходства теплоход «Маршал Говоров». Много дальних рейсов совершило судно. Десятки тысяч миль пройдены теплоходом в морях и океанах.

Последний дальний рейс теплохода «Маршал Говоров» начался в Ленинградском порту. Судно направилось через Атлантику, Панамский канал и Тихий океан в порт Корсаков на Сахалине. Затем теплоход взял курс на Владивосток. Приняв груз на Дальнем Востоке, судно отправилось через Индийский океан, Гибралтарский пролив и Атлантику в родные балтийские воды. Кругосветный рейс был завершен у причалов Рижского порта.

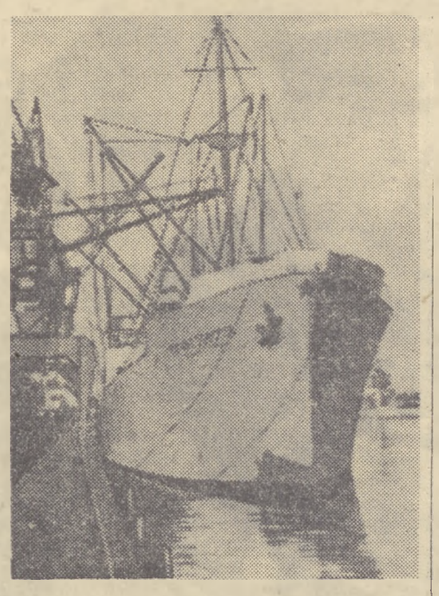
Морякам пришлось работать в различных навигационных условиях. В Атлантическом и Тихом океанах бушевали штормы. Однажды, когда теплоход находился в Охотском море, шторм перешел в ураган, продолжавшийся почти трое суток. У берегов Сахалина началась снежная пурга. В это время оборвалась главная судовая антенна. Ее конец запутался высоко на мачте. Комсомолец матрос Владимир Касьяненко поднялся по обледенелым вантам на мачту. В течение нескольких минут, находясь на большой высоте, на студеном ветру, отважный молодой моряк устранял повреждения. Вскоре антенна была поднята на место.

В этих сложных навигационных условиях экипаж теплохода «Маршал Говоров» проявил немало мастерства, мужества и творческой инициативы. Судно шло точно по курсу, и механизмы действовали бесперебойно. Капитан судна Герой Советского Союза И. Афанасьев, его старший помощник П. Майоров и другие штурманы так прокладывали курс теплохода, чтобы не оказаться в центре урагана.

Судовые радиооператоры П. Трегубов и Донской, несмотря на тысячи миль, отделяющие судно от берегов Советского Союза, отлично несли вахту в эфире. На всем протяжении кругосветного рейса они успешно осуществляли прямую радиосвязь с Москвой, Ленинградом и Владивостоком.

...В тропиках палубная команда провела большую работу, чтобы привести судно в порядок. По предложению боцмана тов. Проворова матросы применили для оббивки ржавчины автоматические молотки. Токарь тов. Иванов изготовил для молотков зубило. Лучи тропического солнца немилосердно жгли и накаляли металлическую палубу. Но моряки успешно выполнили свои производственные задания. Матросы тт. Белов, Замша и Захарченко показывали пример в работе.

Сейчас экипаж теплохода «Маршал Говоров» готовится к новому дальнему рейсу.



Теплоход «Маршал Говоров» в одном из портов Балтики перед уходом в кругосветный рейс.

Фото матроса теплохода «Маршал Говоров» Е. СОКОЛОВА.

В Бискайском заливе

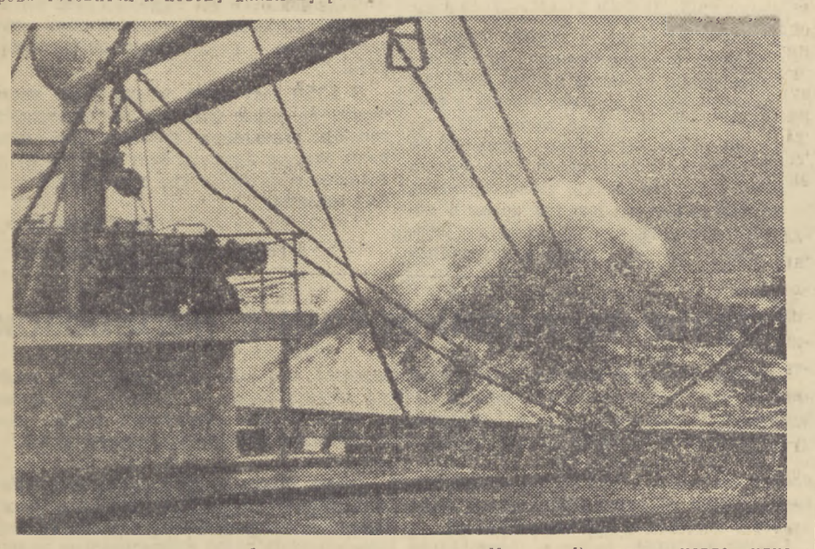
БОРТ ПАРОХОДА «ПЕТРОВСКИЙ». **(По радио).** Это произошло недавно, когда наше судно шло из Архангельска в Черное море. В Атлантическом океане начался сильный шторм. Особенно он усилился в Бискайском заливе. Волны заливали носовую палубу.

Неожиданно оборвался штуртрос. В это время сила ветра достигла 11 баллов. Капитан тов. Пономарев отдал команду перейти на ручное управление и устранить повреждение. Благодаря часто проводившимся на судне учебным проверкам и занятиям моряки быстро и четко выполнили команду капитана. В течение трех минут штуртрос был исправлен. Особенно отличились старший механик тов. Макарьин, боцман тов. Агафонов, матрос тов. Фактулин, слесари тт. Литутин и Галышев.

Рейс продолжался. А шторм, однако, не стихал. Спустя сутки ослабли найтовы, которыми был закреплен палубный груз. Он сдвинулся с места, навалился на люки трюмов и сорвал брезенты. Вода могла проникнуть в трюм. Тогда боцман тов. Агафонов, матросы тт. Трофимов, Фактулин и Плохин, несмотря на волны, непрестанно обрушивавшиеся на палубу, принялись за работу. Они надежно закрепили палубный груз и брезенты на люках трюмов.

Экипаж парохода «Петровский» в течение семи дней самоотверженно боролся со стихией в Бискайском заливе, в этом своеобразном «гнезде штормов».

С. СИЗЬМИН,
первый помощник капитана.



Огромные водяные валы обрушились на теплоход «Маршал Говоров», когда судно находилось в Тихом океане. Фото матроса теплохода «Маршал Говоров» Е. СОКОЛОВА.

Большой рейс парусной шхуны

Три с лишним месяца назад из Лепайского порта вышла в дальний рейс небольшая парусная шхуна «Комета». Стояли морозные дни. Над Балтикой низко висели темно-свинцовые тучи. Вспененные волны простирались до горизонта.

— Паруса ставить! — раздалась команда капитана Ходова.

Небольшой экипаж шхуны «Комета» быстро разошелся по своим местам. Боцман тов. Постнов, матросы — Герой Советского Союза тов. Головинкин, тов. Петров и другие моряки ловко работали с парусами. Подгоняемая попутным ветром, шхуна стремительно пошла вперед, рассекая форштевнем волны. За кормой исчезали Лепайский порт, мачты судов, стоящих у причалов, сосны на песчаном берегу, белоснежная лента прибоя и высокая башня маяка. Морякам предстояло пересечь немало морей и два океана — Атлантический и Тихий.

До острова Мадейра шхуна «Комета» шла по маршруту известного русского фрегата «Паллада» и других парусных кораблей нашего флота. Затем, используя постоянно дующие в этих широтах попутные ветры, капитан тов. Ходов повел судно от африканского материка к берегам Америки. Шхуна пересекла Атлантику, побывала на Виргинских островах, под всеми парусами шла в Карибском море, направилась к Панамскому каналу, поднялась по его водным ступеням — шлюзам и вышла в Тихий океан. Дальше путь лежал на север, мимо необитаемых скалистых рифов Ревилья-Хихедо, берегов Калифорнии и Гавайских островов...

Когда до берегов Советского Союза осталась последняя сотня миль, редакция газеты «Морской флот» связалась по радио со шхуной «Комета». Капитан тов. Ходов в беседе с нашим корреспондентом рассказал следующее:

— Наш дальний рейс, посвященный 1 Мая, завершен успешно. Под парусами пройдено около 16.000 миль. Штормовая погода сопутствовала экипажу шхуны «Комета» в течение всего плавания. В Балтийском и Северном морях нам пришлось бороться со стихией. В Тихом океане шторм порой переходил в ураган.

Рейсовое задание выполнено экипажем на 125 проц. Моряки шхуны «Комета» своим стахановским трудом добились того, что дальний переход из Балтики к берегам Приморья завершен по сравнению с однотипными рейсами в 2—3 раза быстрее. Судно прибывает в порт назначения в образцовом порядке. В этом большая заслуга наших стахановцев тт. Мартынова, Кукеля, Постнова, Героя Советского Союза Головинкина, Петрова и других моряков.

Экипаж успешно овладел парусным делом. В отдельные дни наша шхуна проходила по 200—240 миль. Стремления моряков были направлены к тому, чтобы досрочно завершить рейс под парусами через два океана.

В дальневосточных морях шхуна «Комета» будет совершать рейсы между портами Камчатки, Сахалина и Приморья.

НА ПАРОХОДЕ «СИБИРЬ»

На пароходе «Сибирь», совершающем рейсы между Приморьем и Камчаткой, хорошо поставлено культурное обслуживание пассажиров. К чтению лекций, бесед и докладов привлекаются инженеры, научные работники и педагоги, которые совершают на судне морское путешествие. С их помощью ведется культурно-просветительная работа среди пассажиров и экипажа.

Недавно кандидат биологических наук тов. Панин прочитал лекцию «Животный мир Тихого океана». Доктор геологических наук тов. Пиир рассказал о вулканах Камчатки. За последнее время состоялись лекции на темы: «СССР — великая морская держава», «США — оплот мировой реакции» и другие.

В каждом рейсе проводятся шахматные турниры, в которых участвуют пассажиры и моряки.

Тысячный номер стенгазеты

БАКУ. **(Наш корр.).** На-днях вышел тысячный номер стенной газеты «За первенство» — органа управления, партийной и профсоюзной организаций пароходства Каспфлот. Первый номер этой газеты вышел четыре года назад.

Стенная газета «За первенство» широко освещает жизнь управления пароходства, соревнование диспетчеров за лучшее обслуживание судов в портах.

За четыре года в стенной газете было опубликовано около 3.000 писем рабкоров. В газете постоянно и активно сотрудничают более 50 работников управления пароходства. Среди них: начальник планового отдела (редактор стенной газеты «За первенство») тов. Калишер, капитан-наставник тов. Рагимов, групповой диспетчер тов. Семенов, конструктор тов. Чебуханова и другие.

В прошлом году на смотре стенных газет г. Баку газете «За первенство» было присуждено первое место.

Моряки-рационализаторы

ВЛАДИВОСТОК. **(Наш корр.).** За последнее время моряки Дальневосточного пароходства внесли много ценных рационализаторских предложений, способствующих лучшей работе флота.

Старший механик парохода «Валерий Чкалов» тов. Крупа разработал приспособление для снятия наработок в цилиндрах вспомогательных механизмов. Теперь моряки выполняют ремонтные работы подобного характера, не прибегая к помощи судоремонтного завода. Установив маслоулавливающее устройство в сальниковых коробках паровых картерных двигателей динамомашин, тов. Крупа добился экономии смазочных материалов и устранил попадание масла в теплый ящик.

Второй механик парохода «Волховстрой» тов. Пономарчук создал усовершенствованную конструкцию трубореза. Ценные предложения внесли механики тт. Шугаев, Кудаковский и другие моряки-рационализаторы.

Механизмы для портов

СУХУМИ. **(Наш корр.).** На просторной площадке завода Главморпрома стоят под навесом покрытые свежей краской различные части большого пластинчатого конвейера. Машина предназначена для погрузки и выгрузки различных грузов, металла, леса. Состоит она из 23 секций, составляющих конвейер общей протяженностью в 100 погонных метров.

Пластинчатый конвейер типа КП-1 освоен заводом недавно. Испытания машины дали хорошие результаты. Вместо проектной производительности 50 тонн в час конвейер переработал в два раза больше груза.

Министр морского флота издал приказ о серийном производстве этого вида малой портовой механизации. Первые машины уже отправлены в порты Вентспилс, Владивосток, Николаевск-на-Амуре.

Сейчас завод приступил к освоению нового вида малой портовой механизации — трюмного погрузчика типа КС.

Трюмный погрузчик заменит ручную работу на подаче сыпучих грузов в трюмы судов. Он представляет собой ленточный раздвижной транспортер. Длина транспортера от 4 до 8 метров. Производительность машины — до 200 тонн в час.

ДЕТСКИЙ САНАТОРИЙ

НОВОРОССИЙСК. **(По радио).** Курорт Анапа, расположенный на берегу Черного моря, издавна славится своими природными лечебными условиями и прекрасным пляжем.

В этом году строительное управление Главморстроя начинает в Анапе сооружение детского санатория Министерства морского флота. Эта детская здравница рассчитана на 90 мест. Санаторий будет окружен большим фруктовым садом.

Творческое содружество

ВЛАДИВОСТОК. **(Наш корр.).** Недавно на пароходе «Чукотка» проходили испытания судового двигателя, связанные с его переводом на новый режим работы. Большую помощь морякам оказал преподаватель Владивостокского высшего мореходного училища доцент тов. Михельман.

В ходе испытаний выявилась необходимость создания прибора для определения степени сухости пара при давлении ниже атмосферного. Подобный прибор чрезвычайно полезен в практической работе моряков. Кафедра паросиловых установок Высшего мореходного училища приступила к созданию совершенно оригинальной конструкции этого прибора.

С каждым днем крепнет творческое содружество преподавателей училища с экипажами морских судов. Старший преподаватель тов. Вильховский провел на пароходе «Войков» большую исследовательскую работу. Он получил подтверждение возможности значительного увеличения мощности двигателя за счет ее рационального распределения по цилиндрам. Основываясь на своих опытах, тов. Вильховский пишет диссертацию «Оптимальное распределение мощности по цилиндрам паровых машин многократного расширения».

Старший преподаватель тов. Ясинский помог механикам парохода «Декабрист» устранить серьезные дефекты в работе главной машины.

При Высшем мореходном училище регулярно работает консультационное бюро. По четвергам для механиков и штурманов Дальневосточного пароходства читаются лекции, посвященные вопросам эксплоатации морского флота. За последнее время кандидат технических наук тов. Мельцер прочитал лекции «Эксплоатация и устройство судовых холодильных установок» и «Научные методы повышения КПД тепловых механизмов». С большим интересом механики выслушали лекцию кандидата технических наук тов. Анисимова о методах внутрикотловой обработки воды и нормах расхода антинакипина.

Консультационное бюро намечает организовать для моряков практические занятия в лабораториях училища.

Физкультура и спорт

25 километров в ледяной воде

НОВЫЙ ПРОПЛЫВ О. КУМУКОВА

Несколько дней в Москве стояла теплая весенняя погода. На Москве-реке стали быстро прибывать паводковые воды. Тронулся лед у истоков реки, у Звенигорода и непосредственно в черте города. На Карамышевской плотине были подняты створы, начался ледоход. За три дня Москва-река очистилась ото льда.

Воспользовавшись этим, спортсмен-моряк, пловец общества «Водник» Осман Кумуков, систематически совершавший проплывы зимой, стал готовиться к новому заплыву в ледяной воде на большую дистанцию.

Старт состоялся 11 апреля. В день заплыва погода внезапно изменилась. Подул сильный юго-восточный ветер. Москва-река покрылась частой зыбью. Температура воды упала до ноля градусов. В 11 часов 30 минут дня москвичи, проходившие по набережной у Киевского вокзала, видели, как пловец Кумуков в костюме из тонкой прорезиненной ткани уверенно спустился в воду и быстро поплыл по течению.

Дистанцию в 5 километров — от Бородинского моста до Ленинских гор — Осман Кумуков проплыл на спине, показав хорошее спортивное время. У Крымского моста пловец пересек половину намеченной дистанции. 13 километров были пройдены за 2 часа 18 минут.

Финиш состоялся в Кожухове. Во время своего многочасового нахождения в реке, по которой еще плыли отдельные льдины, Осман Кумуков чувствовал себя хорошо. Он стремился закончить дистанцию в возможно короткое время и достичь отличных спортивных результатов.

Спортсмен общества «Водник» Кумуков пробыл в воде 6 часов. За это время он проплыл по реке 25 километров. Свой спортивный рекорд О. Кумуков посвятил приближающемуся первомайскому празднику.

А. ПАРЕНЬКОВ.

Встреча футбольных команд на юге

На Черноморском побережье Кавказа и в Одессе заканчиваются учебно-тренировочные сборы сильнейших футбольных команд страны, готовящихся к XII розыгрышу первенства СССР по футболу.

Идут последние дни занятий, проводятся товарищеские игры. Через несколько дней в Тбилиси, Сталинграде, Киеве, Баку, Ереване и Харькове состоятся первые матчи XII Всесоюзного чемпионата по футболу.

Тренировочные игры проходили в Сочи, Гаграх, Сухуми, Тбилиси и Одессе. Эти встречи, несмотря на то, что они являются контрольными, а не играми на первенство, привлекают внимание миллионов любителей футбола.

Из отдельных результатов надо отметить победу ЦДКА над ленинградским «Зенитом» со счетом 4 : 1, ничью армейской команды с тбилисским «Спартаком» 2 : 2, победу московских динамовцев над московским «Локомотивом» — 4 : 0 и ничью со сталинградским «Торпедо» — 3 : 3.

Вничью сыграли московские команды «Торпедо» и «Локомотива». Тбилисское «Динамо» выиграло у ленинградского «Зенита» 2 : 1. Московские торпедовцы — обладатели Кубка СССР — встретились с футболистами общества «Шахтер». Первый гол забили донбассовцы. Затем инициативой овладели автозаводцы, которые выиграли со счетом 3 : 1. Футболисты ЦДКА провели матч с командой тбилисского Дома офицеров. Москвичи победили со счетом 1 : 0.

Ряд побед одержал московский «Спартак» — над харьковским и московским «Локомотивом» и минским «Динамо». Защита «Спартака» не пропустила в свои ворота ни одного мяча.

НОВЫЕ КНИГИ

С. К. ГЕРАСИМОВ. **У Тихого океана.** Путевые заметки. Москва. Изд-во ЦК ВЛКСМ «Молодая гвардия». 1949 г. Стр. 197. Цена 7 руб.

«Бескрайны дальневосточные просторы. От Владивостока до Чукотки так же далеко, как от Ленинграда до Иркутска... Могучий, необ'ятный, бесконечно богатый, еще вчера девственный край весь в движении, в созидательной работе. Только при советской власти началось настоящее освоение Дальнего Востока...».

Так начинает автор свою книгу путевых заметок, рассказывающих о Приморье, Сахалине, Камчатке, Чукотке и Курильских островах. Первая глава — «Ворота на Тихий океан» — посвящена Владивостоку. Много теплых и доходчивых образов нашел С. Герасимов, чтобы дать читателю представление о работе Владивостокского порта, трудовых делах моряков и портовиков. «Он весь в огнях: огни на мачтах судов, огни в порту... Огни трепетно отражаются в воде бухты, своими очертаниями напоминающей гигантский рог. Голубоватая вода, встревоженная винтом катера, становится от этих отблесков бронзовой, почти золотистой. И, право же, нет и не может быть для этой бухты другого имени, чем то, которым окрестили ее русские моряки, — Золотой Рог... Поистине Владивосток — наши широкие морские ворота на простор океанов».

Просто, увлекательно и живым языком написаны остальные главы книги, посвященные работе китобоев, краболовов, рыбаков, созидательному труду рабочих и колхозников Приморья, Сахалина и Камчатки.

Е. Л. ШТЕЙНБЕРГ. **Первые исследователи Каспия (XVIII—XIX вв.)** Москва. Гос. изд-во географ. литературы. 1949 г. Стр. 74. Цена 1 руб. 50 коп.

С Каспийским морем связаны многие яркие страницы истории нашей Родины. Из устья Волги издавна пролегал по Каспию морской путь русских людей на Восток — в Среднюю Азию, Иран и в далекую Индию. Во второй половине XV века русский путешественник Афанасий Никитин, совершивший свое знаменитое «хождение за три моря», побывал в Дербенте и в Баку.

Начало научному исследованию Каспия было положено в XVIII веке. Русские путешественники Бекович-Черкасский, Кожин, Травин, Верден, Соймонов и Урусов произвели важные открытия и собрали ценные материалы, послужившие основой для составления первой карты Каспийского моря. Вслед за ними Токмачев и Ладыженский открыли в 1764 году на восточном берегу Каспия новый залив — отличную природную гавань для судов. Плодотворно вели научные работы путешественники Войнович, Муравьев, Ивашинцев, Карелин. Последний впервые описал и нанес на карту залив Кара-Богаз-Гол.

В начале текущего столетия ученые нашей страны Н. Подкопаев, В. Совинский и особенно Н. Книпович создали ценные труды, посвященные Каспийскому морю. Этот бассейн был исследован и описан исключительно силами ученых и мореплавателей нашей страны.

Каспий играет крупную роль в хозяйственной и культурной жизни Советской страны. На его берегах расположены промышленные центры, рыбные промыслы, консервные комбинаты, важные порты — Баку, Красноводск, Махач-Кала и Гурьев, связывающие морскими путями советские республики Закавказья и Северного Кавказа со Средней Азией, с приволжскими и приуральскими областями РСФСР.

Токарь высокого класса

Однажды к начальнику механического цеха завода им. А. Марти тов. Прямоватому пришел инженер Черноморского пароходства. Он сообщил, что для ускорения сроков ремонта парохода «Вторая пятилетка» редуктор главной турбины решено изготовлять не на заводе турбостроения в Ленинграде, а в Одессе. Пароходство предложило механическому цеху обточить шейку вала — шестерни редуктора. Работа требовала особой точности. Ее мог выполнить лишь токарь высокого класса. Выбор сразу пал на токаря Петра Пыжа. Ему показали чертеж этой сложной и трудоемкой детали.

— Сможешь?

— Раз нужно, смогу, — ответил токарь.

К станку Петр Пыж вернулся с чертежом и весь был поглощен предстоящей работой. Трудности его не пугали. Но на этот раз дело было особое. Деталь была дорогая, и малейшая ошибка неизбежно принесла бы заводу большой материальный ущерб. Приступая к работе, токарь тщательно осмотрел свой станок, смазал все трущиеся детали, отобрал и заправил режущий инструмент. Вскоре вал был установлен и станок заработал. Резец быстро скользил по поверхности металла.

Когда деталь была снята со станка, инженер пароходства и начальник цеха произвели ее замеры. При обточке шестерни токарь Пыж достиг большей точности, чем это требовалось по рабочему чертежу.

Конечно, не всегда попадают такие сложные, трудоемкие задания. Чаще приходится протачивать давно знакомые всем детали. Все здесь известно, проверено. Казалось бы, что внесешь нового? Но токарь-новатор всегда придумает что-либо новое. Вся его работа — это творчество, это искание новых, неизведанных путей. Взять, к примеру, обточку шеек крейцкопфа. Сколько человек до Петра Антоновича Пыжа обрабатывали эту деталь! Раньше это делалось так: крейцкопф со штоком устанавливался на станок, наносились метки на шейках, потом деталь снималась со станка, крейцкопф со штоком разбирался и лишь после этого токарь обрабатывал деталь по нанесенным меткам.

— Нельзя ли короче да быстрее?

Над этим задумался тов. Пыж и вскоре нашел иной, более рациональный способ обработки детали. Он установил крейцкопф на станок без штока и обработал деталь с первой же установки. Задание было выполнено в три раза быстрее. Сейчас многие токари пользуются таким методом обточки шеек крейцкопфа, который применил тов. Пыж.

Токарь Пыж пользуется на заводе большим авторитетом. Каждому хочется научиться работать так, как работает лучший токарь завода. Он охотно помогает своим товарищам. После заводского гудка к станку Петра Антоновича тянутся комсомольцы.

В цехе изо дня в день растет число рабочих, научившихся передовым методам труда у Петра Антоновича. К примеру, взять Владимира Вовненко. Пришел он на завод неопытным, боялся за серьезное дело взяться, а сейчас — токарь четвертого разряда и все задания выполняет на двести процентов. Так на глазах растут люди.

Петр Антонович часто рассказывает о себе, о том, как он сам учился мастерству.

— Вот вы смотрите на меня, как на представителя старшего поколения рабочих. Это правильно, если учесть, что работаю я в этом цехе уже двадцать два года. Но всего-то мне 38 лет. Как и вы, я начал свою трудовую жизнь при советской власти.

Петр Антонович — представитель третьего поколения потомственных судостроителей в семье Пыж. Много лет назад, еще тогда, когда небольшое судоремонтное предприятие в Одессе принадлежало русскому обществу пароходства и торговли, здесь работал модельщиком его дед Адам Антонович, три сына которого — Иван, Василий и Антон впоследствии пришли на завод. Но только при советской власти эти замечательные мастера получили настоящее удовлетворение от своего труда.

Когда вся семья собиралась по вечерам, не было конца разговорам о делах и успехах завода имени А. Марти, который начал быстро оснащаться новой техникой. Отец Петра — Антон Адамович, работавший здесь крановщиком, часто вспоминал, как тяжело было жить рабочим в царской России, как трудно было в те мрачные времена научиться мастерству.

— Если про то нашей молодежи рассказать, пожалуй, не поверят, — говорил он. — Это при советской власти все двери открылись для трудящихся — кем хочешь, тем можешь быть.

Антон Адамович, пользовавшийся на заводе широкой популярностью, не скрывал своего желания, чтобы и дети пошли по его пути, и с детства воспитывал в них любовь к ремеслу. Так и вышло. На завод имени А. Марти пошел работать электриком сын Николай, а дочь Зинаида — радисткой. Когда подрос Петр, отец определил его в школу фабрично-заводского обучения этого же предприятия.

Первый день самостоятельной работы за токарным станком был для молодого рабочего Петра Пыж незабываемым событием. Его жизнь наполнилась новым, волнующим содержанием. Он с интересом наблюдал, как острый резец снимал с грубого куска металла стружку и на его глазах деталь приобретала нужные формы. Работал Петр усердно, с жадностью воспринимал все советы мастеров и был счастлив, когда удавалось хорошо и во-время выполнить работу.

Возвращаясь домой, он после ужина принимался за книги по токарному делу, искал в них ответы на неразрешенные вопросы. Так приходили знания, опыт. О молодом токаре уже знали не только в механическом цехе, но и на всем заводе. О нем говорили на собраниях, ставили в пример другим.

Годы Отечественной войны Петр Антонович вместе с мужественными сынами Родины провел на фронтах. Правительство высоко отметило его заслуги. Он награжден орденами и медалями.

Вернувшись на завод, Петр Пыж нашел его сильно пострадавшим, но старые кадровые рабочие уже восстанавливали цехи. Среди них он встретил своего отца, сестру Зинаиду и ее мужа. В цехах завода им. А. Марти работали представители четвертого поколения семьи Пыж — три дочери Зинаиды Антоновны. Петр Пыж с первых же дней стал выполнять по три-четыре нормы.

— Наш Антонович— настоящий мастер, у него поучиться не стыдно, — говорили рабочие. И они охотно перенимали методы работы лучшего токаря. А он, имея за плечами богатый опыт, всегда находил полезный совет для них.

Петр Пыж — коммунист. Долг коммуниста — всегда быть впереди. Сейчас, когда по всей стране широко развертывается социалистическое соревнование за досрочное выполнение послевоенной пятилетки, Петр Антонович Пыж трудится с новым под'емом. По его инициативе в цехе широко развернулось движение за скоростные методы работы.

Когда кончается смена, страстный голос коммуниста тов. Пыж раздается в кругу рабочих. Он ведет агитационную работу в цехе, увлекательно рассказывает о больших преобразованиях, свершившихся в нашей стране под руководством партии Ленина—Сталина.

Н. КИШИНЕВСКИЙ.

ОДЕССА. **(Наш корр.).**

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

СЕВЕРНОМУ ГОСУДАРСТВЕННОМУ МОРСКОМУ ПАРОХОДСТВУ
СРОЧНО ТРЕБУЮТСЯ
МЕХАНИКИ-ДИЗЕЛИСТЫ
I и II разрядов для работы на судах 4-й группы дальнего и каботажного плавания.
Жилплощадью обеспечиваем.
За справками обращаться:
гор. Архангельск, ул. Энгельса, д. 1, ОТДЕЛ КАДРОВ.

ИЗУЧАЙТЕ ИНОСТРАННЫЕ ЯЗЫКИ
(английский, французский, немецкий)
БЕЗ ОТРЫВА ОТ ПРОИЗВОДСТВА
на государственных курсах заочного обучения
„ИН-ЯЗ“
Условия приема высылаются по получении 2 рублей почтовым переводом.
Москва, 151, Можайское шоссе, 1, курсы „ИН-ЯЗ“.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам
АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 в коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типография К 0-14-85, доб. 91 и 1-50.
Б01427. Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7. Зак. № 1021.